
3 1761 08154313 4



BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

PREMIER SEMESTRE DE 1892

Treizième Année. — Tome Dix-Septième



LILLE
IMPRIMERIE L. DANEL.
1892

SOCIÉTÉ

DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE.

MEMBRES D'HONNEUR.

MM. BAYOL (docteur) O. ✻, A. ✿. C. ✠., Gouverneur honoraire des Colonies.

BINGER (Louis), ✻, I. ✿, Capitaine d'infanterie de Marine, Officier d'Ordonnance du Grand Chancelier de la Légion d'Honneur, Paris.

BROSSELARD-FAIDHERBE (Henri), ✻, A. ✿, ✠, ✠, Capitaine. Attaché à l'État-Major général du Ministre de la Marine, Officier d'Ordonnance du Ministre de la Guerre. Paris.

DE BRAZZA (P. SAVORGNAN), O. ✻, ✠ ✠, Commissaire général au Congo français.

DUPUIS, G. C. ✠, Explorateur du Tonkin.

DEBIDOUR, ✻, I. ✿, Inspecteur général d'Histoire et de Géographie, Président d'Honneur de la Société de géographie de l'Est.

DE LESSEPS (F), G. C. ✻ ✠ ✠, Membre de l'Académie française.

FONCIN (Pierre), ✻. I. ✿., Inspecteur général de l'Instruction publique, Directeur honoraire, Fondateur et ancien Président de l'Union Géographique du Nord. Rue Michelet, 1, Paris.

GUILLOT E., I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au lycée Charlemagne, ancien Secrétaire-général de la Société, Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris.

HARMAND (docteur), ✻. ✠., Consul général de France au Chili.

LÉGER (Louis), ✻, I. ✿, ✠ ✠ Professeur au Collège de France, Professeur honoraire à l'Ecole des Langues orientales, Professeur à l'Ecole supérieure de Guerre.

LEVASSEUR, O. ✻, I. ✿, G. ✠ ✠, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.

GEORGES PERROT, O. ✻, I ✿, Membre de l'Institut, Directeur de l'École normale supérieure. Rue d'Ulm.

SUÉRUS, I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au lycée Jeanson de Sailly, ancien Secrétaire-général de la Société.

TRIVIER (Ernest), ✻, Capitaine au long cours, Explorateur de l'Afrique centrale. Rochefort.

WIENER, O. ✻, Consul de France à Santiago du Chili.

MEMBRES CORRESPONDANTS

MM. AMREIN-BUHLER, Professeur à St-Gall (Suisse).

BARBIER, I. ✿, Secrétaire-général de la Société de Géographie de l'Est.

BÉCOURT (Henri), Inspecteur des forêts au Quesnoy, Membre de la Commission historique du Nord.

BONVARLET, ✠, ✠, ✠, Président du Comité flamand de France, consul de Danemarck à Dunkerque.

CARTON (le Docteur Louis), A. ✿, ✠, Médecin major au 19e chasseurs.

CASTEL (Emile), O. ✵, I. ✿, C. ✵, ✠, Secrétaire de la Cie du Chemin de fer du Nord à Paris.

CASTONNET DES FOSSES, ✠, Président de section à la Société de Géographie commerciale de Paris, rue de l'Université 37, Paris.

CATAT (Dr), ✵, Explorateur, ancien officier de marine, 28, Boul. St-Germain, Paris.

COELLO FRANCISCO (le colonel), ✠ ✠, Président de la Société de Géographie de Madrid.

CORDEIRO (Luciano). ✠ ✠ ✠, Professeur, Secrétaire-général de la Société de Géographie de Lisbonne.

DE BEUGNY D'HAGERUE (G.), Homme de Lettres, à Aire-sur-la-Lys (P.-de-C.).

DELAMARE, O. ✵, I. ✿ C. ✠, Colonel, commandant le 7e régt d'Infanterie, à Cahors.

DE MAHY, Ancien Ministre de la Marine, Député de la Réunion, avenue du Trocadéro 28, Paris.

DES CHESNAIS (le R. P. RENÉ LE MENANT) Procureur des Missions Coptes d'Égypte.

DUBAIL (Cnl), ✵, I. ✿, Chef d'Etat-Major du Gouvernement de la Place, Epinal.

DU FIEF, ✠, Professeur honoraire de l'Athénée royal, Secrétaire-général de la Société royale de Géographie de Bruxelles.

DURAFFOURG, Capitaine au 80e de ligne, à Tulle.

FAURE (Ch.), A. ✿, Directeur de l'Afrique explorée et civilisée. Champel près Genève.

GAUTHIOT, ✵, A. ✿, ✠, ✠, ✠, ✠, Secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Paris, Membre du Conseil supérieur des Colonies.

LEBLOND (Adrien), Professeur à l'École de Commerce de Montréal (Canada).

LOURDELET (E.), ✵, Membre de la Chambre de Commerce, Vice-Président de la Société de Géographie commerciale de Paris.

MONCELON (L.), A. ✿, ✠, Ancien Délégué de la Nouvelle-Calédonie au Conseil supérieur des Colonies. Paris.

MONTEIL, A. ✿, Capitaine d'infanterie de marine, Explorateur, Cherbourg.

OUKAWA, ✵, Conseiller du Ministère de l'Intérieur du Japon, Tokio.

PAILLARD-LELONG, Ancien Secrétaire de la Section de Tourcoing, à Buenos-Ayres.

RENOUARD (Alfred), Ancien Secrétaire général de la Société, rue Singer, 64, Paris.

ROUTIER (Gaston), publiciste, rue du Faubourg-Montmartre, 57, Paris.

SALONE, Professeur agrégé d'histoire au lycée d'Orléans.

THOUAR (A.) ✵, A. ✿, Explorateur du Grand-Chaco, à Buenos-Ayres et St-Martin de Ré.

TORRES CAMPOS, ✠, Professeur, Secrétaire-général de la Société de Géographie de Madrid.

BUREAU DE LA SOCIÉTE.

MM.

Président .... CREPY-DANEL (Paul), ✠, A. ✿, C ✠ ✠, Négociant, Vice-Consul de Portugal, Administrateur de la Banque de France.

Vice-Présidents .... BOSSUT (Henry), Ancien Président du Tribunal de Commerce de Roubaix.

BRUNEL, O. ✠, I. ✿, ✠ Inspecteur d'Académie, Directeur de l'Enseignement primaire du Nord.

FAUCHER, O. ✠, A ✿, Ingénieur en chef des poudres et salpêtres, Lauréat de l'Institut, Adjoint au Maire de Lille.

MASUREL (François), Ancien Président du Tribunal de Commerce de Tourcoing.

Secrétaire-Général .... MERCHIER (A.), I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au Lycée.

Secr.-gén. adj., Archiviste. QUARRE-REYBOURBON, A. ✿, Membre de la Commission historique du Nord, de la Société des Sciences et des Arts, etc.

Secrétaire .... CRÉPIN (H.), Inspecteur des Postes et Télégraphes.

Trésorier .... FROMONT, ✿ A., (Auguste), Homme de lettres.

Trésorier adjoint .... DUFLOS-DE MALLORTIE, Homme de lettres.

Bibliothécaire .... VAN HENDE, ✿ I., Vice-Président de la Commission historique du Département et de la Commission des musées de Lille, etc.

COMITÉ D'ÉTUDES.

MM. BÈRE, A. ✿, Ingénieur de la Manufacture des Tabacs, Conseiller général.
DAMIEN, I. ✿, Professeur à la Faculté des Sciences de Lille.
DEHAISNES (Mgr), I. ✿, Archiviste départemental honoraire, Président de la Commission historique du Nord.
DÉJARDIN-WERKINDER, Avocat, Député du Nord.
DELESSERT-DE MOLLINS, Homme de lettres, à Croix.
DELMASURE (Ernest), Manufacturier à Tourcoing.
DESCAMPS (Ange), Manufacturier.
DUBURCQ (Victor), Manufacturier, à Croix.
EECKMAN (Alex.), A. ✿, Ancien Secrétaire-Général, Membre des Commissions des Musées; Correspondant des Sociétés de géographie de l'Est, de la Suisse orientale, etc.
FERNAUX-DEFRANCE, Négociant.
GODIN (Oscar), Industriel, Membre correspondant de la Société de Géographie de Lisbonne.
GOSSELET, ✠, I. ✿, ✠, Professeur à la Faculté des Sciences., Corresp. de l'Institut.
HEDDE, Vice-Président du Tribunal civil.
HOUBRON (Georges), Homme de Lettres.
JACQUIN, Inspecteur de l'Exploitation au Chemin de fer du Nord, à Paris.
LEBÈGUE (E.), Professeur agrégé d'histoire et de géographie au Lycée de Lille.
LEBURQUE (Oscar) A. ✿, Négociant en tissus, à Roubaix.
MOY, ✠, I. ✿, Doyen de la Faculté des Lettres.
NICOLLE-VERSTRAETE, ✠, Ancien Lieutenant de vaisseau, Manufacturier.
PENEL, O. ✠, I. ✿, C. ✠, ✠, Lieutenant-Colonel breveté du Génie, Sous-Chef de l'Etat-Major du 1er Corps d'Armée.
PETIT-LEDUC (Joseph), Publiciste à Tourcoing.
SCRIVE-DE NEGRI (Jules), C ✠, Manufacturier, Membre de la Chambre de Commerce de Lille.
TILMANT, I. ✿ Directeur de l'école primaire supérieure de Lille.
VERLY, H, ✠, Homme de lettres, Membre de la Commission historique.
WARIN, Vice-Président de la Commission administrative des Hospices.

AGENT DE LA SOCIÉTÉ.

M. J. JUSNIAUX se tient à la disposition des sociétaires pour le prêt des livres et tous renseignements concernant la Société, chaque jour de 4 à 7 heures.

COMMISSIONS.

Le Président de la Société, le Secrétaire-Général et le Secrétaire-Général-Adjoint font de droit partie de toutes les Commissions.

1° COMMISSION DU BULLETIN ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES.

MM. Merchier, I. ✿, président.
Quarré-Reybourbon, A. ✿, rapporteur.
Delessert.
Duflos de Mallortie.
Eeckman (Alex.), A. ✿.
Leburque (O.), A. ✿.

MM. Petit-Leduc.
Cantineau, adjoint.
Crépy, Auguste, id.
De Parades, id.
Les Conférenciers.
Les Délégués aux Congrès.

2° COMMISSION DES PRIX ET RÉCOMPENSES

MM. Brunel O. ✲, I. ✿, ✠, président
Van Hende, I. ✿, rapporteur.
Bossut.
Crépin (H.).
Delessert (Eug.).
Delmasure.
Faucher, O. ✲, A. ✿.

MM. Houbron (G.).
Lebègue.
Leburque (O.), A. ✿.
Masurel (François).
Penel, O. ✲, I. ✿.
Petit-Leduc.

3° COMMISSION DE L'EXAMEN DES OUVRAGES, CARTES ET APPAREILS

MM Faucher, O. ✲, A. ✿, président.
Bère, A. ✿, rapporteur.
Dehaisnes (Mgr), I. ✿.
Delessert (Eug.).
Eeckman, A. ✿.

MM. Houbron (G.).
Penel, O. ✲, I, ✿.
Tilmant, I. ✿.
Helluy, adjoint.
De Parades, id.

4° COMMISSION DES FINANCES

MM. Descamps (Ange), président.
Warin, rapporteur.
Bossut (Henri).
Delmasure (Ernest).
Fromont, A. ✿ (Auguste).

MM. Leburque (O.), A. ✿.
Masurel (François),
Petit-Leduc (J.)
Van Hende, I. ✿.

5° COMMISSION DES EXCURSIONS ET VOYAGES

MM. Crépin, président.
Fernaux-Defrance, rapporteur.
Dehaisnes (Mgr), I. ✿.
Godin (O).
Gosselet, ✲, I. ✿.
Houbron (G.).
Leburque (O.), A. ✿
Beaufort (Henri), adjoint.
Cantineau, id.
Crepy (Auguste), id.
Delahodde (Victor), id.

MM. Derache. adjoint.
Desmazières (E.) id.
Dr Eustache. id.
Dr Folet, ✲, I. ✿. id.
D'Halluin (P.) id.
Herland (Alph.), C. ✠. id.
Dr Hochstetter. id.
Houzé, id.
Mamet (Lt) id.
Vaillant (E.). id.
Van Butsèle (Ed.), id.

6° COMMISSION DES FÊTES.

MM. Crépin (H.), président.
Godin (O.), rapporteur.
Duflos.
Houbron (G.).
Beaufort (Henri), adjoint.
Dehée (Gaston). id.
Duyck (Émile). id.

MM. Dr Hochstetter. adjoint.
Laurenge. id.
Martin (Edouard). id.
Meyer (Ad.). id.
Raquet (D.). id.
Thieffry (Maurice). id.

COMMISSION DU CONGRÈS DE 1892.

MM. Crepy (P.), ✲, A. ✿, ✠✠, président.
Merchier, I. ✿, rapporteur.
Quarré-Reybourbon, A. ✿. archiv.
Dehaisnes (Mgr), I. ✿.
Faucher, O. ✲. A. ✿.
Fernaux.
Godin (O.).
Houbron (G).
Lebègue.
Penel (Lt-Colonel), O. ✲, A. ✿.
Van Hende, I. ✿.

MM. Beaufort (Henri), adjoint.
Crepy (Auguste). id.
Delahodde (Victor). id.

Bossut (Henry), Leburque (O.), A. ✿, Delessert (Eug.) — pour Roubaix.

Masurel (Fr.), Petit-Leduc, Delmasure (Ern.) — pour Tourcoing.

SECTION DE ROUBAIX.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville.

MM. Bossut, (Henry), Président.
Faidherbe, I. ✿. Vice-Président.
Leburque (Oscar), A. ✿, secrétaire.
Duburcq (Victor), secrétaire-adj.
Delessert, Eug. Bibliot.-Arch.

MM. Junker, A. ✿, (Charles).
Ferlié (Cyrille).
Poutignac de Villars.
Verspieren.

SECTION DE TOURCOING.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville

MM. Masurel, (François) Père, Prés.
Desurmont, Jules, vice-président.
Petit-Leduc, J., secrétaire.
Delepoulle-Jombart.

MM. Delmasure, Ernest.
Dervaux, Eugène.
Destombes, Émile.
Théry, Raymond.

MEMBRES FONDATEURS.

MM. BARATTE, Officier d'Administration du croiseur *Le Renard*, ✝.
BLONDEAU (Mlle Louise), Propriétaire, rue Royale, 118, Lille.
BOSSUT, (Henry), Vice-Président de la Société, à Roubaix
CREPY (Paul), ✻, A. ✿, ✠ ✠, Négociant, Président de la Société, à Lille.
DASSONVILLE-LEROUX, Négociant en laines, à Tourcoing.
D'AUDIFFRET (marquis) O, ✻, Trésorier-payeur-général du Nord, à Lille, ✝.
DEBRUYN, Notaire honoraire, rue Nationale, 142, Lille.
DELATTRE-PARNOT (Mme), Propriétaire, rue d'Inkermann, 18, à Lille.
EECKMAN, (Alex.), A. ✿, Ancien Secrétaire-Général, rue Alex. Leleux, 28, à Lille.
LORENT-LESCORNEZ, Filateur de lin, rue Inkermann, à Lille
MAIHEU (Auguste) ✻, Filateur de lin, conseiller général, Armentières.
PHALEMPIN (Charles), Directeur du Comptoir national d'Escompte de Paris, à Melbourne et Sydney (Australie).
RENOUARD (Alfred), Ancien Secrétaire-général de la Société, à Paris.
SCHOTMANS (Émile), Négociant en grains et farines, boulevard Vauban, à Lille.
SCRIVE-DE NEGRI (Jules), C. ✠, Manufacturier, rue Léon-Gambetta, à Lille.

LISTE GÉNÉRALE DES MEMBRES TITULAIRES.(1)

Nos d'inscription. MM.

Alger.

621. CAMBON (Jules), C. ✻, I. ✿, G. C. ✠, ✠. Gouverneur Général de l'Algérie.

Anvers.

1798. DE VLEESHOUVER (Albert), compositeur, Chaussée de Malines, 26.

Armentières.

284. BADART (Mme) Directrice du Collège de Demoiselles.
182. BAILLIEZ, principal ducollège, rue des Jésuites, 29.
1238. BECQUART (Henri), fabricant de toiles.
912. CADO (Edmond), imprimeur-libraire, Grand'Place, 2.
186. CHAS, négociant en toiles, rue de la Gare, 1.
189. DANSETTE (Jules), étudiant en médecine rue des Jésuites, 7.
1046. DEBOSQUE (Émile), ✿, fabricant de toiles, rue des Glatignies, 4
1184. DECAUDAIN (Victor), négociant en vins, rue de Dunkerque, 85.
525. DERVAUX, médecin-vétérinaire, rue Nationale, 38.
2048. DESCHAMPS (L'Abbé), professeur à l'institution St-Jude.
187. FREMAUX (L), A. ✿, négociant en toiles, rue de l'École, 9.
960. GRENIER, fabricant de toiles, rue de Lille, 60.

(1) Les Membres de la Société peuvent se procurer le Diplôme contre le versement de cinq francs, adressés à M. Quarré-Reybourbon, Secrétaire-Général Adjoint.

Nos d'inscription MM.

1998. Hénaux (Victor), Propriétaire, rue de l'Ecole.
1166. Lacherez fils, fabricant de toiles, rue des Jésuites, 18.
941. Lambert (Léopold), fabricant de toiles, rue de Lille, 70.
825. Lescornez (Paul), Brasseur, rue de Flandre, 25.
1021. Leuridan-Bouche, Fabricant de toiles, rue de la Gare, 2.
184. Mahieu (Aug.) ✵, Filateur de lin, conseiller général, rue des Jésuites 7.
942 Miellez, Fabricant de toiles, rue de Strasbourg.
1919 Pétro (Jean), Propriétaire, rue Nationale, 80.
297. Pouchain (Victor), Fabricant de toiles, Ancien Maire, faubourg de Lille, 14
1607. Turpin (Louis), fabricant de toiles, rue Nationale.
940. Villard, ✵., Fabricant de toiles, rue de Strasbourg, 2.

Arras.

1981. Lechelle, Inspecteur principal au Chemin de fer du Nord.

Ascq.

1715. Droulers-Leclercq, Fabricant de sucre.
1716. Droulers (Léon), Distillateur.

Asnières *(Seine)*.

51. Evrard (Alfred), Ingénieur, Avenue de Courbevoie, 16.

Avesnes.

473. Parfait-Dubois, filateur de laine.

Bailleul.

615. Cordonnier (Anatole), Fabricant de tissus.
919. Hié-Delemer, Maire, fabricant de toiles

Bavai.

294. Crémont, Pharmacien.

Beaucamps *(Nord)*

1019. Chaillaux (Charles), négociant.

Besançon *(Doubs)*.

1830. Deconinck (Elie), Officier d'Administration.

Béthune *(Pas-de-Calais)*.

1614. Dharvent (Alfred), Propriétaire du buffet de la gare
1637. Sockeel (Dr Arthur), ✵, ✠, Médecin major de 1re classe au 73e rég. d'infanterie.
118. Sy (Albert), Greffier au tribunal.

Beuvry-les-Orchies.

1169. Laude-Dobignies, représentant de commerce.

Bondues *(Nord)*.

1583. Devémy (Eugène), propriétaire, au Vert-Bois.

Boulogne.

1955. Dujardin (Mlle Cécile), Ancienne institutrice, rue de Calais, 34.

Nos d'inscription. MM.

Brest (*Finistère*).

820. Lepoutre fils, Aspirant de marine.
309. Lacroix, (Docteur) Chirurgien de la marine (Panama)

Breucq (Le).

799. Moullé-Lamare, teinturier en tissus.

Cachéo (*Guinée portugaise*).

1779. Bonvalet (E.), de la Maison Blanchard de Marseille.

Calais-Saint-Pierre.

476. Becquart, (Henri), fondé de pouvoirs de la Banque Devilder.
109. Breton (Ludovic), Ingénieur-directeur du tunnel sous-marin, 17, rue St-Michel.

Cambrai.

634. Joppé Ed., O. ✠, A. ✿, Président du Tribunal civil, rue St-Georges, 20.
2032. Mme Sr Léon, au Pensionnat St-Bernard.

Camphin-en-Carembault.

1686. Benoni-Grauwin, propriétaire.

Cassel.

1807 Loorius (Émile), Hôtel du Sauvage, Grande-Place.
1848. Malo (Albert), Propriétaire.

Châlons-sur-Marne.

1656. Jamont, C. ✻, ✠ ✠ ✠, Général-Commandant le 6e corps d'armée.

Cholet (*Maine-et-Loire*).

1157. Dubreucq, Directeur du tissage de M. Pellaumail-Moutel.

Comines

1470. Vandewynckele fils, (Auguste), manufacturier.
1504. Devos (Antoine), Fabricant de fils retors.

Compiègne (*Oise*).

893. De France, C. ✻, Général de division, commandant la 4e division d'infanterie.

Condé-sur-l'Escaut.

1239. Beaumont-Cousin (Louis), entrepreneur de travaux publics.
1917. Delattre (Auguste), Négociant.
1831. Pureur (Pierre), Brasseur.

Constantinople.

58. Cambon (Paul), C. ✻, I. ✿, G. C. ✠, Ambassadeur de France.

N°s d'inscription. MM.

Croix.

218. Delessert (Eug.), Homme de lettres, membre du comité d'Etudes.
2013. D'Hermies (Alcide), Instituteur, rue Kléber.
295. Duburcq (Victor), rue de la Brasserie.
1743. Fauvarque (Mlle Marthe), Élève à l'École normale d'Institutrices de Douai.
1881. Florin (Achille), Propriétaire.
314. Gaberel, Propriétaire.
1498. Goblet-Dupire, Négociant.
362. Goffin (Joseph), Propriétaire.
1720. Jourdeuil (Léon), Négociant.
1802. Lamblin (Henri), Architecte.
250. Mathieu, Instituteur.
2082. Mofille (Auguste), Employé chez M. Holden, boulevard de la Chapelle.
1516. Pluquet (Louis), Maire.
2012. Wallez (Emmanuel), Docteur en médecine, rue de la Gare.

Don.

89. Schotsmans (Paul), minotier et négociant en farines.
1272. Debruyn (Fernand), propriétaire.

Douai.

2006. Schwing, Capitaine au 15e rég. d'artillerie.

Dunkerque.

1490. Coquelle, (Félix), négociant en bois.
1649 Seys (Edouard), filateur de jute.

Enghien-les-Bains (*Seine-et-Oise*).

844. Castel (Aug.), C. ✵, Colonel du génie en retraite, rue Blanche, 11 bis.

Epinal (*Vosges*).

1758. Dubail, ✵, I. ✪, (le Commandant) Chef d'État-Major du Gouvernement de la place.

Erquinghem-Lys.

755. Martin (Jules), négociant en toiles.

Estaires.

1452. Ernout (François), propriétaire.
64. Gamelin (Auguste), filateur et fabricant de toiles
1710. Lefranc (Auguste), Fabricant de toiles.

Fourmies

372. Azambre, notaire.

Fournes.

404. Gombert, A. ✪, chef d'institution.

Nos d'inscription. MM.

Fretin.

1752. Wastelier du Parc, propriétaire, au château de Fretin, par Pont-à-Marcq

Gondecourt (*Nord*).

1896. Zegre (Louis), Négociant.

Halluin.

1546. Dassonville-Lepée, fabricant de toiles.

Hanoï (*Tonkin*).

482. Sever (le Lieutenant-colonel du génie), O. ✻, I. ✿, C. ✠ ✠ Chef d'État-Major du Corps d'Occupation.

Haubourdin

1558. Blanchard, percepteur.
77. Bonzel (Arthur), distillateur.
1714. Cordonnier (Célestin), brasseur.
1225. Defretin, architecte.
686. D'Hespel (le comte Edmond), ✠. propriétaire, maire.
705. Lefebvre, professeur à l'école primaire supérieure.
470. Loridan (Victor), A. ✿, directeur de l'école supérieure.
1713. Marlin (René), comptable, rue d'Emmerin.
726. Nicole, architecte, bibliothécaire du Comice agricole de Lille.
1169. Rose (Maurice), brasseur.
738. Sander (Ad), blanchisseur de fils et tissus
949. Verley (André), propriétaire.
711 Waymel (Camille), distillateur.

Hazebrouck.

583. Coquelle (Paul).
725. Van de Walle (Henri), propriétaire.

Hellemmes.

1925. Brequin, Employé au chemin de fer du Nord.

Hem.

1120. Mulaton-Leborgne (Jean), teinturier en tissus.

Hénin-Liétard (*Pas-de-Calais*).

1193. Caullet (Edouard), négociant.
1895. Debonte (Désiré), propriétaire.
1658. Delmiche, élève de l'Ecole des Mines de Mons.
234. Desmars (Alfred), ingénieur-chimiste.
1202. Thellirz (Julien), étudiant.

Herrin-lez-Seclin.

671. Wartelle-Boniface, ✻, blanchisseur de fils et tissus.

Houplines (*Nord*).

1606. Becquart (Lucien), fabricant de toiles.
1973. Boyer (Edouard), rentier.

Nos d'inscription. MM.

La Longueville (*Nord*).

1762. Blanquart (Jules), propriétaire.

La Madeleine-lez-Lille.

1688 Belin (Jules), propriétaire, rue Gambetta, 44.
811. Crepelle-Fontaine, chaudronnier-constructeur, maire, rue de Lille, 152.
1772. Darcq-Lejeune, rue Kuhlmann, 12.
1253. Fontaine (Georges), propriétaire, rue de Lille, 184.
1709. Hochstetter (Jules), Directeur des Usines de Produits chimiques du Nord.
1023. Lagnieau, pharmacien.
682. Maroquin, négociant en charbon, rue de Lille, 132.
741. Tramblin (Mlle), directrice de l'école communale.

Lambersart.

1597. Delcourt A. fils, teinturier.
1037. Nuytten, négociant.

Lannoy.

506. Boutemy (Jules), filateur de lin.
505. Boutemy (Louis), filateur de lin.
1950. Deffrennes (Anselme), manufacturier.
1640. Deffrennes (Henri), manufacturier.
1689. Deffrennes (Jean), manufacturier.
816. Parent (fils), fabricant de tissus.
7. Valenducq, (Jean), notaire.

Lecelles (*Nord*).

1939. Como (Henri), Représentant de Commerce.

Lens (*Pas-de-Calais*).

660. Bollaert (Edouard). ☼, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, agent général des mines de Lens.
1937. Bollaert (Félix), Ingénieur des mines, agent commercial des mines de Lens.
1938. Portier, Ingénieur aux mines de Lens.
236. Stiévenart (Arthur), fabricant de câbles.

LILLE.

317. Abrey (Miss), professeur de langue anglaise, rue Jean-sans Peur, 2.
1018. Acheray (Achille), représentant, rue Saint-Gabriel, 89.
338. Adler (Émile), négociant, rue Nationale, 83.
1708. Aerts-Becquart (Henri), ancien brasseur, rue d'Artois, 138.
1826. Aerts-Debaisieux, Négociant, rue à Fiens.
48. Agache (Edouard), ☼, Président de la Société Industrielle, boulevard de la Liberté, 57.
535. Alavoine (Mlle Berthe), institutrice, rue du Marché, 58 bis.
1014. Alavoine, commis principal des postes, boulevard de la Liberté.
257. Allard (Georges), ancien magistrat, rue Royale, 104.
1654. Amat (Gaston), propriétaire, boulevard Vauban, 114.
1593. Arnould (colonel) ☼, directeur des hautes études industrielles, rue Princesse, 59.
1806. Asseman (Achille), Entrepreneur, rue des Fossés-Neufs, 43.

Nos d'inscription. MM.

1542. Babin, relieur, rue du Palais de Justice, 5.
1663. Babler (Mme Vve), rue Brûle-Maison, 121.
1614. Bacquet-Chevallay, négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 14.
1964. Baer-Bernard, négociant en toiles, rue du Lombard, 5.
1033. Bailleux (Edmond), filateur de lin, rue de Toul, 1.
1456. Bailliard-Bourgine, négociant, rue du Chevalier-Français, 76.
1519. Baratte fils, négociant, rue Léon Gambetta, 8.
637. Barbry-Galliez, négociant en toiles, rue de Roubaix 17, .
784. Barrois (Henri), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 79.
21. Barrois (Charles), ✻, I. ✪. ✠., docteur ès-sciences, Professeur à la Faculté des Sciences, rue Solférino, 185.
326. Barrois (Théodore) fils, A. ✪, Dr, profr à la Fac. de Médecine, r. de Lannoy, 37,
507. Barrois (Théodore), ✻, filateur de coton, rue de Lannoy, 37.
1962. Bastoen-Chevresson, Inspecteur d'assurances, rue Caumartin, 38.
1286. Basuyau, receveur de l'Enregistrement, rue Caumartin, 32.
1228. Bataille, gérant de la succursale de la *Belle-Jardinière*, boul. de la Liberté, 177.
1080. Batteur, directeur d'assurances, rue Stappaert, 7.
1622. Batteur (Carlos), I. ✪, architecte, rue Jean-sans-Peur, 9.
1670. Batteur-Vanuxem, entrepreneur, rue Masséna, 52 *bis*.
1165. Bauchet (Paul), greffier du Tribunal de simple police, rue du Marché, 10 *bis*.
463. Baudry, docteur en médecine, rue Jacquemars Giélée, 14.
1566. Beaufort (Henri), Négociant, rue du Nouveau-Siècle, 21.
339. Bedel, lieutenant-trésorier au 16e bataillon de Chasseurs à pied.
1008. Béghin, ancien notaire, propriétaire, rue des Stations, 50.
1012. Béghin (Auguste), négociant, rue Nationale, 283.
1628. Belval, commissionnaire en douanes, rue des Buisses, 11.
1104. Bère (Frédéric), A. ✪, ingénieur des tabacs, place Sébastopol, 10.
1227. Bériot (Camille), fabricant de chicorée, rue de Douai, 69.
607. Bernard-Wallaert (Maurice), ✠, négociant en cotons, boul. de la Liberté, 66.
1072. Bernard (Jean), raffineur, rue de Courtrai, 20.
1107. Bernard, employé des postes, boulevard de la Liberté.
1792. Bernard (Fritz), Manufacturier, rue Royale, 92.
1836. Bernard (Achille), Architecte, rue du Quai, 12.
1827. Bernard-Ducrocq, Fabricant, rue de Wazemmes, 124.
1060. Bernhardt, négociant, rue du Vieux-Faubourg, 12.
1984. Bernot-Cuvelier, Quai de l'Ouest, Canteleu-Lille.
1985. Bernot-Cuvelier (Mme), Quai de l'Ouest, Canteleu-Lille.
624. Bertherand (Mme Vve), propriétaire, rue Nationale, 138.
625. Bertherand (Mlle Octavie), rue Nationale, 138.
1841. Bertherand (Mme Vve), rue des Jardins Caulier, 2.
248. Bertrand (Charles), I. ✪, professseur à la Faculté des Sciences.
544. Béthune-Durieux (Mme Vve), propriétaire, rue Saint-Jacques, 25.
1121. Bidart, avocat, ancien magistrat, rue Alexandre-Leleux, 18.
27. Bigo-Danel (Émile), I. ✪, ✠, imprimeur, boulevard de la Liberté, 95.
520. Bigo (Louis), représentant des Mines de Lens, boulevard Vauban, 133.
1901. Bigotte (François), négociant, rue d'Amiens, 19.
424. Blanchard (Mme), Directrice de l'École primaire, rue de Tournai, 49 *bis*.
260. Blondeau (E.), avocat, rue d'Angleterre, 5.
1684. Blondeau (Melle Louise), propriétaire, rue Royale, 118.
1220. Blondin, ✻, juge honoraire, rue Saint-André, 12.
957. Blum (Pierre), gérant, rue de la Piquerie, 10.

Nos d'inscription. MM.

502. Bocquet (C.), Juge au Tribunal de Commerce, rue de Thionville, 7.
1907. Bocquet (Mme Edmond), Propriétaire, rue Ste-Catherine, 93 *bis*.
2059. Boeykens, employé de commerce, rue Voltaire, 7 *bis*.
1796. Boisse-Scrépel (J.), fabricant de toiles, rue d'Inkermann, 25.
1608. Boitel (Georges), négociant, rue d'Angleterre, 53.
1155. Boivin, ✠, architecte, rue Nationale, 284.
261. Bommart (Emile), percepteur, rue des Jardins, 17.
734. Bompard, négociant en métaux, rue Nationale, 218.
341. Boniface (Mme Vve) négociante en toiles, rue de Paris, 191.
770. Boniface, négociant en charbons, rue des Meuniers, 24.
2058. Bonneau (Ernest), Propriétaire, rue Patou, 41.
578. Bonte (Auguste), négociant en huiles, rue de l'Hôpital-Militaire, 99.
1505. Bonte (Charles), Négociant, boulevard de la Liberté, 34.
553. Borel (Mme) propriétaire, boulevard de la Liberté, 121.
90. Bottiaux, négociant en lins, rue du Molinel, 57.
721. Bouchaert (l'abbé), professeur à l'institution de St.-Maurice-Lille.
1905. Boucheron, Industriel, rue Boucher de Perthes, 29.
2038. Bouchez (Mme Vve), rentière, rue de Toul, 30.
1300. Bouden (Siméon), courtier en graines, rue Basse, 25.
209. Boulard, ✲, directeur des contributions directes, rue du Pont-Neuf, 28.
687. Boulenger, A ✪, professeur de piano, rue Jacquemars-Giélée, 19.
549. Bourbotte (Henri), négociant, rue Jeanne-d'Arc, 1.
2071. Bourdrel-Mignet (Mme Vve), négociante, rue Jeanne Maillotte, 11.
1996. Bourgeois (Henri), rue des Fossés-Neufs, 64.
982. Bourgeois (Louis), négociant, rue Jacquemars-Giélée, 52
674. Bouthors, 1er commis-inspecteur des contrib. directes, 2, rue de la Halle.
1222. Boutry, docteur en médecine, rue de Douai, 79.
1997. Bouvier (Général), C. ✲, Commandant le génie de la 1re région, Boulevard de la Liberté, 28.
600. Boyaval (Louis), ingénieur civil, rue des Postes, 123.
253. Brabant (Paul), fabricant de céruse, boulevard Louis XIV, 4.
1845. Brégeard (Mme) Propriétaire, rue Gauthier-de-Châtillon, 34.
2072. Bremard (Paul), Élève-architecte, rue de la Bassée, 20.
1761. Brochet (Marcel), place du Lion-d'Or, 1.
680. Brugeman, pianiste, rue Nationale, 82.
1842. Brulé (E.), rue de Paris, 46.
305. Brumme, Capitaine au 43e de ligne.
440. Bruneau, pharmacien, rue Nationale, 71.
669. Brunel, O. ✲, I ✪, ✠, ✠, Inspecteur d'académie, place Philippe-de-Girard, 19.
22. Bruyerre, propriétaire, boulevard de la Liberté, 137.
1773. Buns (Jules), rue d'Arras, 37.
628. Bureau (Ernest), négociant en fils, rue Solferino, 248.

1879. Cadet (Ed.), entrepreneur, rue Solférino, 45.
1263. Caen (Eugène), manufacturier à Croix, boulevard de la Liberté, 137.
1231. Cahen (Julien), rue Esquermoise, 9.
1442. Callens, négociant, passage de La Fontaine, 19.
1812. Calonne (Albert), Elève de l'Administration des Postes, rue Léon-Gambetta, 66.
867. Cannissié (Emile), banquier, boulevard de la Liberté, 93.
1624. Cannissié (Alex.), ingénieur, rue Patou, 29.
543. Canonne-Pruvost, fabricant de papiers, boulevard de la Liberté, 149.

Nos d'inscription. MM.

1071. CANTINEAU-CORTYL, propriétaire, rue Colbert, 176.
1818. CARDON (Jules), Propriétaire, rue des Pyramides, 12.
1797. CARIN (Mlle), Négociante, Grande Place, 36.
2039. CARLIER (Édouard), négociant, rue Caumartin, 24.
1963. CARLIER (Victor), docteur en médecine, rue des Jardins, 16.
781. CARON, docteur en médecine, rue des Brigittines.
1173. CARON, négociant, rue Jacquemars-Giélée, 15.
1799. CARPENTIER (Paul), Avocat, rue de Puébla, 14.
1525. CARRON-VILLERS, négociant, Grande-Place, 28.
1599. CARTON (Dr Louis), A. ✿, ✠, Médecin-Major au 19e chasseurs, rue d'Antin, 20.
1870. CARTON (René), Courtier, rue des Pyramides, 10.
690. CASSE (Mme Vve Adolphe), fabricant de linge de table, rue de Bouvines.
210. CASTELAIN (F.), A ✿, docteur en médecine, rue de l'Hôpital-Militaire, 5.
1682. CASTIAUX (Eug.), propriétaire, rue Desmazières
37. CATEL-BÉGHIN, ✱, propriétaire, ancien Maire, boulevard de la Liberté, 21.
38. CATEL (Charles), filateur de lin, , rue d'Iéna, 2.
411. Mme CATOIRE, boulevard de la Liberté, 79.
1965. CAUDIER, O. ✱, lieutenant-colonel en retraite, quai de la Basse-Deûle, 19 bis.
1077. CAULLIEZ (Henri), négociant en laines, consul de La Plata, rue du Molinel, 55.
107. CAVRO, directeur de l'école primaire, rue Fombelle, 32.
1434. CAVEZ, photographe, rue de Béthune, 77.
114 CAZENEUVE (Albert), O. ✠, homme de lettres, rue des Ponts-de-Comines, 26.
522. CAZIER, commis-négociant, rue Manuel, 102.
1093. CHALANT (Armand), propriétaire, Parc Monceau.
1019. CHAILLAUX (Charles), négociant, rue Nationale, 95.
782. CHARBONNEZ (Paul), professeur, rue de Bourgogne, 14.
956. CHIVORET (Alphonse), commis négociant, rue du Pôle Nord, 35.
1817. CHOCQUET (Louis), Négociant, rue Solférino, 116.
1098. CHOMBART (Pierre), avocat. rue des Fossés-Neufs, 53.
530. CHOMEL, professeur, rue de La Bassée, 14.
966. CHOTIN (L.), docteur en médecine, rue Princesse, 61.
217. CHRISTIAENS, I. ✿, directeur de l'école Montesquieu, rue de Bouvines.
1813. CHRISTY (Frédérick), Négociant, rue Jeanne d'Arc, 50.
1814. CHRISTY (Mme Frédérick), rue Jeanne d'Arc, 50.
1567. CHRISTY (Robert), négociant, rue St-Nicolas, 27.
1960. CLAINPANAIN (Th.), propriétaire, rue de Puébla, 9.
1724. COLIN (jeune), tailleur, rue de Béthune, 13.
539. COLLE, courtier, rue du Curé-Saint-Étienne, 9
140. COMÈRE (L.), fabricant de plâtre, rue de la Halle, 9.
656. CONSTANDT-BECQUET, propriétaire, rue Boileux, 5.
1510. CONSTANT (Victor), Employé de Commerce, rue d'Iéna, 2.
1785. CONVAIN-MINET, Propriétaire, place de la République, 4.
1873. COPPENS, Docteur en médecine, rue du Molinel, 43.
1248. COPPIÉTERS (Séraphin), boulevard Victor Hugo, 75.
288. COQUELLE (Edmond), négociant, rue de Puébla, 10.
408. COQUELLE (Leopold), fondé de pouvoir, rue André, 22.
546. CORDONNIER (L), ✠, architecte, rue Marais, 8.
581. CORDONNIER (fils), rue Léon Gambetta, 307.
1240. COSSET-DUBRULLE, négociant, rue de Toul, 4.
793. COURMONT (Léon), négociant en draps, rue Solférino, 292.
1765. COURMONT (Adrien), rue Solférino, 292.
1994. COUSIN (Edmond), agent de charbonnages, rue Solférino, 30.

Nos d'inscription. MM.

1579. Cousin, représentant de commerce, rue de Bourgogne, 58.
1865. Coustenoble (Edouard), Entreposeur des tabacs en feuilles, rue des Canonniers, 2.
1722. Couvenant (Léopold), représentant de commerce, rue Jeanne d'Arc, 2.
1040. Cox-Cappelle (E), négociant, rue Solférino, 526.
1857. Craveri (Annibal), rue Nationale, 98.
544. Crémont, distillateur, boulevard de la Liberté, 219.
715. Crépin (H), Inspecteur départemental des postes et des télégraphes, rue Nationale, 94.
1301. Crépin (Florimond-Henri), rue Colbert, 120.
280. Crepy (Mme Vve Adolphe), rue de Canteleu, 39.
1471. Crepy (Auguste), négociant, rue des Jardins, 28.
263. Crepy (Ernest), filateur de lin, rue de Turenne, 28.
293. Crepy (Eugène), filateur de coton, boulevard de la Liberté, 19.
264. Crepy (Léon), filateur de coton, boulevard Vauban, 92.
56. Crepy (Paul) ✱ A. ❦ ✠ ✠, Négociant, rue des Jardins, 28.
474. Crepy (Mme Paul), propriétaire, rue des Jardins, 28.
1564. Crespel (Arthur), négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 6.
196 Crespel-Tilloy, O. ✱, propriétaire, ancien Maire, rue Royale, 103.
266. Crespel (Albert) ✱, fabricant de fils retors, rue des Jardins, 18.
670. Crespel (R.), négociant en cires, rue Gambetta, 56.
1692. Croin (Paul), rue du Nouveau-Siècle, 13.
1453. Crouan (Alexandre), agent de change, rue d'Angleterre, 56.
1141. Cusson, fabricant de toiles, rue Solférino, 294.
1930. Cuvelier (Félix), propriétaire, rue de Bourgogne, 1.
1680. Cuvelier (Paul), Propriétaire, rue du Faubourg de Roubaix, 176.

1769. Damide, rue Jean Roisin, 13.
12. Damien I. ❦, professeur à la Faculté des Sciences, rue Brûle-Maison, 60.
493. Danchin (Fernand), Avocat, Membre de la Csion Historique, rue des Fossés, 15.
26. Danel (Léonard), O. ✱, I. ❦, C. ✠, imprimeur, rue Royale, 85.
427. Danel (Léon), ✠, imprimeur, rue Nationale, 192.
626. Danel (Louis), imprimeur, rue Jean-sans-Peur, 17.
1439. Danjou (Léon), négociant, rue Solférino, 310.
1229. Danset (Narcisse), fabricant de toiles, rue des Augustins,
1610. Daprémont (Emile), rue du Fg. de Roubaix, 125.
223. Darchez, A. ❦, professeur au lycée, rue Solférino, 20.
1034. Dauchez (René), commis des postes, boulevard de la Liberté.
320. Debayser (Edouard), courtier, rue Saint-André, 20.
704. Debièvre (E.), A. ❦, bibliothécaire de la ville, rue Jean-Bart, 50.
438. Debièvre (A.), négociant, rue de Loos, 33.
1501. Debièvre-Fournier, négociant, rue Fontaine-del-Saulx, 18.
1502. Debon (A), ❦, professeur de philosophie au lycée, boulevard de la Liberté, 60.
606. De Boubers (G.), négociant en huiles, place du Concert, 10.
1177. Debruyn, notaire honoraire, rue Nationale.
518. Debuchy (Fr.), fabricant de tissus, rue Basse, 36.
739. De Cagny (Edm.), courtier, rue Henri-Kolb, 31.
1644. De Campigneulles, capitaine de cavalerie, attaché à l'état-major du 1er corps d'armée, rue Princesse, 40.
1856. Decarne (Gustave), rue de Paris, 169.
1943. Declercq (Gustave), propriétaire, rue d'Antin, 5.

N^os d'inscription. MM.

1889. Decolf (Gaston), directeur de tissage mécanique, rue Solférino, 286.
1982. De Beugny d'Hagerue (Amédée), père, propriétaire, rue Royale, 134.
1943. Declercq (Gustave), propriétaire, rue d'Antin, 5.
1995. Declerck (Amand), tailleur, rue Nationale, 55.
1538. Decroix (Charles), rue Barthélemy-Delespaul.
282. Decroix (Jules), père, banquier, rue Royale, 42.
2001. Decroix (Jules), avocat, place de la République, 28.
2002. Decroix (Henri), banquier, rue Royale, 42.
2074. Decroix (Georges), industriel, rue de Paris, 52.
1650. De Favreuil (E.) géomètre-expert, rue du Molinel, 25.
1630. Defives, négociant, rue Solférino, 322.
1671. Deflandre-Bourdais (G.), architecte, rue Jeanne d'Arc, 33.
1550. Defrance (Armand), industriel, boulevard Bigo-Danel, 31.
345. Defrance-Dubreucq, négociant, rue Blanche 41.
406. De Franciosi, ✠, A. ✿, homme de lettres, rue Nationale, 93.
237. Defrenne, propriétaire, rue Nationale, 295.
1788. De Germiny (le Comte Auguste), rue St-André, 6.
1803. De Graeve-Demortain. Dentiste, rue de la Gare, 36.
541. Dehaisne (Mgr), I. ✿, correspondant du Ministère de l'Instruction publique, boulevard Vauban, 94.
1754. Dehée (Gaston), rue du Vieux-Marché aux Chevaux, 4.
1726. De Jaeghère (Édouard), brasseur, rue de Wazemmes, 174.
938. Delacourt, receveur-rédacteur de l'Enregistrement et des Domaines.
233. Deladerrière (fils), négociant en cuirs, rue Jacquemars-Giélée, 61.
1993. Delahaye (Gustave), imprimeur, rue d'Angleterre, 21.
644. Delahodde (Victor), négociant en céréales, rue Gauthier-de-Châtillon, 19.
1915. Delahodde (Aîné), négociant en lins, rue des Augustins, 3.
1740. Delamare (H.), négociant, rue des Stations, 1.
2004. Delaporte, percepteur, rue Négrier, 7.
1967. Delassus, docteur en médecine, rue de Puébla, 1.
1580. Delattre (E.), filateur, rue Deschodt, 6.
892. Delattre (Maurice), avenue St-Maur, 5.
971. Delattre-Parnot (Mme), propriétaire, rue d'Inkermann, 18.
1136. Delattre-Duriez (Louis), filateur de lin, 287, rue Gambetta.
1596. Delcroix (Henri), négociant, rue Jean-sans-Peur, 16 bis.
1476. Delcroix (Désiré), vice-president de la Société des voyageurs de commerce boulevard Victor Hugo, 31.
1874. Debebecque (Emile), ingénieur des ateliers au chemin de fer du Nord à Hellemmes, place de Sébastopol.
111. Delécaille, négociant en toiles, ancien adjoint au maire, rue Patou, 1.
1113. Delécaille (Léon), négociant en toiles, boulevard de la Liberté, .
1936. Delécluse (Henri), encadreur, rue de la Piquerie, 18.
1751. Delecroix (Émile), avocat, place du Concert, 7
487. Deledicque (Paul), notaire, boulevard de la Liberté, 101.
1207. Delefils (Eugène), agent d'assurances, rue Patou, 4.
1929. Delefosse, négociant en charbons, place Wicar, 29.
619. Delemer (H.), négociant en vins, rue Nicolas-Leblanc, 19.
1492. Deleplanque (Georges), avocat, boulevard Vauban, 125.
787. Delerue (Arthur), filateur de lin, rue du Faubourg-de-Tournai, 196.
515. Delesalle (Mme Alfred), rue de Thionville, 9.
1151. Delesalle-Van de Weghe (Louis), filateur de lin, rue du Fg de Tournai, 196 ter
1581. Delespaul-Cardon, industriel, rue Nationale, 123.

Nos d'inscription. MM.

1055. Delestré (Henri), fils, fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
1297. Delestré (Albert), fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
220. Delettré (Henri), négociant en lin, boulevard de la Liberté, 33.
1299. Delevar (Émile), négociant, rue Barthélemy-Delespaul, 5.
219. Delgutte (Benjamin), entrepreneur de transports, gare Saint-Sauveur.
427. Delhaye (Mlle), institutrice, rue de l'Hôpital-Militaire, 33.
589. Deligne, homme de lettres, rue de la Barre, 38.
1723. De Madre de Norguet (Anatole), propriétaire, rue de Jemmapes, 61.
1645. De Margerie, C. ✠, doyen de la faculté libre des lettres, boul. de la Liberté, 122.
1912. Demérode, rue Ratisbonne, 14.
61. Demeunynck (Auguste), homme de lettres, rue des Chats-Bossus, 6.
376. De Montigny (Alfred), ✠, directeur d'assurances, rue de Béthune, 59.
576. De Montigny (Philippe), agent d'assurance, place du Concert, 1 bis.
828. Demoutier, Inspecteur des biens des Hospices, rue Boileux, 7.
856. De Myttenaere, négociant, rue Neuve, 4.
517. Deneck (Gustave), négociant, rue Solférino, 291
1876. Denniel (Hector), négociant en huiles, rue d'Arras, 36.
1274. Denouille, directeur particulier de la Compagnie d'assurances sur la vie, rue de Bourgogne, 33.
352. De Pachtère. propriétaire, homme de lettres, rue Négrier, 56.
1389. De Parades, négociant, rue Caumartin, 28.
1794. De Pas, (le Comte), Propriétaire, rue de Pas, 18.
1732. Deperne (Charles), Architecte, place de Sébastopol, 27.
1560. Deplanque (Emile), place des Reignaux, 19.
590. Depléchin (Eugène), A. ✪, sculpteur, rue de Douai, 96.
238. Dequoy (J.), ✲ filateur de lin, boulevard Vallon, 79.
434. Derache (Ch.), ✲, rue Molière, 3.
1838. De Renty (Mme Ch.), Propriétaire, rue Durnerin, 9 *bis*.
1695. Derieppe (Maurice), Négociant en charbons, rue de Valmy, 43.
267. Derode, ✲, ancien président du Tribunal de Commerce, rue de Thionville, 5.
1146. Derode-Corman (Édouard), propriétaire, rue du Long-Lot, 32.
902. Derœux (Eugène), pharmacien, rue du Faubourg-de-Roubaix, 86.
1854. Derville, Marbrier, rue des Pyramides, 24.
44. De Saint-Amour (Mlle Constance), professeur de dessin et de peinture, boulevard de la Liberté, 115.
122. Descamps (Anatole), fabricant de fils retors, boulevard de la Liberté 36.
198. Descamps (Ange), filateur de lin, rue Royale, 49.
491. Descamps-Crespel, ✲, fabricant de fils retors, rue Royale, 77.
490. Descamps (Jules), consul du Brésil, rue des Fleurs, 14.
1128. Descamps (Édouard), filateur de lin, boulevard Vauban, 15.
1677. Descamps (Ernest), Industriel, rue J.-J. Rousseau, 38.
1862. Deschamps (Félix), rue de Turenne, 33.
663. Desmedt (Aug.), filateur de lin, rue Tenremonde, 18.
994. Deschins (Léon), négociant, rue d'Inkermann, 49.
1103. Desmazières (E.), propriétaire, boulevard de la Liberté, 165.
1809. Desmazières (Maurice), Négociant, rue de Bourgogne, 39.
1913. Despretz (Henri), juge suppléant au Tribunal de commerce, rue d'Inkermann.
316. Desrousseaux (Gustave), négociant, rue St-André, 31,
2037. Destailleurs-Duchange, propriétaire, boulevard Montebello, 2.
1540. Destombes (Paul), rue de Tenremonde.
379. Desurmont (Ch.), brasseur, rue du Quai. 22.
616. De Swarte (Romain), ingenieur civil, rue de Fleurus, 13.

Nos d'inscription. MM.

623. De Swarte (Edouard), brasseur, quai de Wault, 12.
683. De Valroger, ancien magistrat, rue Royale, 101.
1095. Devilder (Henri), banquier, rue du Priez, 2
1764. Devos (Jules), Négociant, rue Jacquemars Giélée, 5.
1832. Devos (Mme Vve Léonard), Propriétaire, rue des Stations, 4.
810. Dewattines (Félix), relieur, rue Nationale, 88.
1186. Deworst. (F.), négociant en lingeries, rue de Roubaix, 40
1820. Dhaine, Négociant, rue de Béthune, 17.
1592. D'halluin-Verbiest, agent de change, rue du Palais, 7.
485. D'halluin, entrepreneur, rue St André, 44.
1816. D'halluin-Ghesquier, Filateur de lin, boulevard de la Liberté, 6
2007. Distinguin (Henri), commis négociant, rue de Tournai, 86.
1200. Doby (H.), employé des postes et télégraphes, rue Manuel, 80
1273. Dolez (Jules), avocat, rue Patou, 22.
1933. Dony (A.), contrôleur des contributions indirectes, rue Colbert 96.
1693. Douriez (Mme), propriétaire, rue Nationale, 90.
1473. Doyen, boulevard de la Liberté, 34.
736. Drieux (Victor), filateur de lin, rue de Fontenoy, 31.
1125. Druon (D.), docteur en médecine, rue d'Esquermes, 6
392. Dubar (Gustave) ✻, directeur de l'*Echo du Nord*, rue de Pas, 9.
1137. Dubar (Léon), propriétaire, rue des Tours, 6.
1897. Dubar (Gaston), employé de commerce, rue de l'Hôpital-Militaire, 95.
1130. Dubois, propriélaire, rue Colbert, 97.
1224. Dubois, docteur en médecine, rue Bourjembois.
1455. Dubois (Étienne), industriel, rue de Metz, 20.
1867. Dubois (le Commandant), ✻, Chef du génie, Fort St-Sauveur.
1847. Dubois (Joseph), Négociant, rue Solférino, 199.
397. Dubreucq (Horace), fabricant d'amidon, rue du Faubourg-de-Tournai, 198.
1586. Dubreuil (Paul), négociant, rue Patou, 12.
1738. Dubuisson (Alphonse), architecte, rue Fontaine-del-Saulx, 2.
1598. Dubus (Eugène), entrepreneur, rue Boucher-de-Perthes.
104. Dubus, A. ✿, instituteur, rue du Marché, 49.
340. Ducastel (Mme Pauline), Institutrice, rue Nationale, 61.
1922. Duchatelet, Ingénieur, rue Jean-Bart.
1679. Duchemin, O. ✻, ✠, ✠, Officier supérieur en retraite, rue Patou, 6.
857. Ducoin-Beharel, propriétaire, rue de la Barre, 34.
1568. Ducrocq (Maxime), rue de l'Hôpital-Militaire, 120.
904. Ducourouble (Jules), propriétaire, rue d'Inkermann, .
1218. Duflo, A. ✿, chimiste, rue Masurel, 21.
508. Duflos-de Mallortie, homme de lettres, rue du Gros-Gérard, 4
2076. Dufour d'Astafort, ✻, Capitaine d'Infanterie Bté à l'État-Major du 1er Corps d'Armée, rue d'Angleterre, 41.
1562. Dufour, négociant en grains, rue de Fleurus, 22.
1748 Dufresne (Henri), Juge au Tribunal civil, rué Colbert, 102.
1512. Dugripont, (François), rue d'Inkermann, 9.
1887. Dugripont (Albert), courtier, rue des Stations, 16.
988. Duhem-Poissonnier (Antoine), propriétaire, rue de Puebla, 37.
1212. Duhem (Arthur), fabricant de toiles, rue de Paris, 95-97.
517. Dujardin (Armand), propriétaire, boulevard Vauban, 27.
662. Dujardin (Victor), notaire, boulevard de la Liberté, 165.
1427. Dujardin (Albert), mécanicien-constructeur, boulevard Vauban.
400. Duplay, négociant en fils, rue de Bourgogne, 18.

Nos d'inscription MM.

697. Dupont (Mlle), institutrice), rue du Court-Debout, 11.
1279. Dupont (Fernand), boulevard de la Liberté, 139.
213. Dupret (Arsène), maître élémentaire, au lycée.
1428. Duquesnay (Émile), négociant en vins, rue Nicolas-Leblanc, 17.
423. Duriez (Mlle), institutrice, rue du Port.
401. Durieux, directeur de l'école primaire, rue des Poissonceaux, 19.
874. Dussourt, ✵, receveur principal des postes et télégraphes.
1110. Duthoit, banquier, rue de l'Hôpital-Militaire, 106.
666. Duthilleul, propriétaire, square Jussieu.
571. Duval-Laloux, peintre, boulevard de la Liberté, 123.
1661. Duyck (Emile), rue du Gard, 22.

1578. Ecrohart, entrepreneur de maçonnerie, rue de Fives, 41.
613. Eeckman (Alex.), A. ✪, négociant, ancien Secrétaire-général, r. Alex.-Leleux, 28
1616. Eloir (Achille), professeur à l'école primaire supérieure, boulevard Louis XIV.
1052 Eustache (G.), Dr, prof. à la Faculté libre de médecine, rue Jacquemars-Giélée.
1002. Eysenbout (E.), changeur, rue Jeanne d'Arc, 60.

342. Facq, entrepreneur, boulevard de la Liberté, 51 bis.
228. Facq (Paul), négociant en bronzes, rue Esquermoise, 55.
1927. Farinaux (Albert), négociant, rue des Augustins, 7.
94. Faucher, O. ✵, A. ✪, ingénieur en chef des poudres et salpêtres, rue de Paris.
448. Faucheur (Edmond), président du Comité linier, square Rameau, 13.
946. Faucheur, (Félix, fils), filateur de lin, rue Nationale, 304.
947. Faucheur (Albert), filateur de lin, rue Nationale, 281.
1790. Fauchille (Auguste), avocat, rue Royale, 56.
500. Fauchille-Prévost (Mme), propriétaire, rue Basse.
1223. Fauchille-Stiévenart, fabricant de fils à coudre, rue Jacquemars-Giélée, 143.
559. Fauchille (Édouard), propriétaire, rue de Jemmapes, 86.
719. Faure (Henri), fabricant de céruse, rue des Postes, 88.
252. Fernaux-Defrance, négociant, rue Grande-Chaussée, 44.
1494. Ferrand, photographe, boulevard de la Liberté, 62.
1144. Fiévet (Auguste), négociant en fers, rue Solférino, 280.
2070. Finot, archiviste du département du Nord, rue Négrier.
1987. Flament (Louis), élève au Lycée de Lille, à St-André-lez-Lille.
401. Flamant (Mlle Adelina), professeur au Collège Fénelon, rue Solférino, 174.
1167. Flammermont (J.), professeur à la Faculté des Lettres, rue Gantois, 47.
1551. Flipo (Louis), rue Brûle-Maison, 92.
713. Florin-Deffrennes. (Achille), propriétaire, rue du Fg de Roubaix, 50.
1703. Florin-Debayser (Paul), propriétaire, rue de Jemmapes, 92.
1648 Flouquet (A.), négociant, rue de Béthune, 73.
2003. Focqueu (Ernest), commis-négociant, Grande-Place, 22.
598. Follet, ✵, I. ✪, Dr, doyen de la faculté de médecine, boulev. de la Liberté, 76.
243. Fontaine-Flament, filateur de coton, rue de l'Hôpital-Militaire, 41.
1588. Fournier (A.), négociant en fourrures, rue Esquermoise, 30.
1234. François (Paul), équipements militaires, rue Nationale, 247.
1235. Fremaux (Henri), propriétaire, rue Négrier, 23.
1978. Fremaux (Albert), négociant en toiles, rue du Molinel, 65.
1254. Frignet-Despréaux, ✵, commandant d'infanterie, rue de Jemmapes, 94.
658 Frœlich, chargé de cours d'enseignement spécial au Lycée.
324. Froment (Mlle), professeur, rue Nationale, 106.
60. Fromont (Aug.), A. ✪, propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 77.

Nos d'inscription. MM.

1903. Gadenne (Paul), manufacturier, rue de Valenciennes, 42.
361. Gaillard, économe au Lycée.
1178. Galland, négociant, rue du Molinel, 11.
1068. Gaillet (Paul), ingénieur civil, rue Solférino, 278.
1849. Galley (Paul), propriétaire, rue d'Esquermes, 100.
131. Gauche (Léon), A ✿, directeur-administrateur du Musée technologique et scolaire, rue de Paris, 153.
976. Gaulard, maître agrégé de conférences à la Faculté de médecine.
1509. Gavelle-Brierre, ✵, A. ✿ Adjoint au Maire, filateur, rue Solférino, 289 b.
1440. Geiger-Gisclon, fabricant de busettes, rue d'Arras, 72.
1638. Genet, rue Solférino, 290.
1539. Gennevoise (Florian), avoué, place de Strasbourg.
691. Gennevoise, ancien notaire, rue Gambetta, 35.
1187. Genoux-Roux (Adolphe), directeur du Crédit du Nord, boulev. de la Liberté, 31
492. Giraud (Abel), négociant en vins, rue de la Halle, 35.
897. Gobert, pharmacien, rue Esquermoise, 26.
1572. Godin (Oscar), industriel, membre correspondant de la Société de géographie de Lisbonne, rue St-Nicolas, 18.
1047. Godron (Émile), avoué, boulevard de la Liberté, 91.
834. Goguel (P.), A. ✿, professeur de filature, rue des Sept-Sauts.
1886. Gosselin, propriétaire, rue Esquermoise, 41.
1789. Goudaert, pâtissier-confiseur, rue des Chats-Bossus, 8.
1563. Gorez, docteur en médecine, rue Jean-sans-Peur.
8. Gosselet, ✵, I. ✿, ✠, professeur à la Faculté des Sciences, rue d'Antin, 18.
1059. Grandel (Charles), propriétaire, rue des Tours, 17.
1126. Gratry (Jules), manufacturier, rue de Pas, 11.
870. Gréterin, ✵, directeur des postes et télégraphes du Nord, rue de Roubaix, 30
2056. Grimonprez (Félix), ingénieur des Arts et Manufactures, rue de Valmy.
483. Grolez-Leman (Henri), propriétaire, boulevard des écoles, 37.
571. Gronier (jeune), négociant en métaux, rue de Cambrai, 36.
1902. Gruson, ✵, A. ✿, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue de Fleurus.
651. Guichard (Albert), avocat, rue André, 34

676. Hache, professeur de langues, rue Jacquemars Giélée, 40.
1584. Hallez (Edmond), rue Esquermoise, 52.
1701. Hallez (Gaston), ingénieur, rue Brûle-Maison, 34.
1920. Hallez (Paul), I. ✿, professeur à la Faculté des Sciences, rue de Valmy, 9.
1669. Hamy (Léon), rue Jacquemars-Giélée, 33.
1639. Hammacker, blanchisseur, rue de Dunkerque.
742. Hayem (Jules), représentant, cour des Innocents, 5.
985. Hecht, professeur de langue allemande, boulevard Louis XIV.
256. Hedde, vice-président du tribunal civil, rue Solférino, 197.
899. Heyndryckx (Paul), filateur de lin, rue des Processions, 67
93. Helluy, professeur, rue Grande-Chaussée, 46
1678. Henno, rue Saint-André, 15.
84. Henry, docteur en médecine, rue de l'Hôpital Militaire, 38 bis.
455. Henry, fabricant de bleu d'outremer, rue Denis-Godefroi, 3.
464. Herland (Alphonse), C. ✠, propriétaire, rue des Fossés, 41.
92. Herlemont, professeur à l'école supérieure, rue St-Firmin.
802. Herlin, notaire, ancien président de la Chambre des Notaires, square Jussieu, 17
1418. Herlin (Georges), rue Jacquemars-Giélée, 46.

Nos d'inscription. MM.

918. Herckelbout (L.), négociant en grains, rue d'Inkermann, 39.
1528. Heymann-Lévy, (Alex.), étudiant, Grand'Place 46.
364. Hilst, négociant en toiles, rue du Dragon, 5.
822. Hochstetter (Paul), docteur en médecine, rue de Fives, 44
162. Hocquet, pharmacien, rue Léon Gambetta, 64.
896. Holbecq (Ernest), pharmacien, rue Saint-Gabriel, 73.
1148. Houbron (G.), boulevard de la Liberté, 82.
1770. Houbron (Maurice), négociant en vins, place du Theâtre, 34.
1737. Houdoy (Armand), Avocat, square de Jussieu, 8.
1574. Houyet (Hector), fabricant, rue Doudin.
380. Houzé de l'Aulnoit, A. ✿. C. ✠, avocat, rue Royale, 61.
381. Houzé de l'Aulnoit ✵, ancien lieutenant de vaisseau, rue de Turenne, 25
453. Houzé (Victor), avoué, square Jussieu, 11.
1718. Houzé (Auguste), commis de 1re cl. à la Manuf. des Tabacs, r. du Pont-Neuf, 39.
1480. Hugot-Lafage, négociant en toiles, rue de Tournai, 43.
845. Huet (Charles) ✠, ancien juge au Tribunal de Commerce, rue des Jardins, 9.
226. Humbert (Emile) propriétaire, boulevard de la Liberté, 56.
1697. Humbert-Delobel, industriel, rue de Dunkerque, 40.

478. Jacquemarcq (J) chemisier, rue Nationale, 67.
1124. Jansens (Victor), négociant en vins, square Ruault, 10.
460. Jonckèere, négociant en produits chimiques, rue Baptiste-Monnoyer, 4.

1352. Kerckove (Gustave), négociant en huiles, place de Strasbourg, 12.
1589. Kiener (Th.), rue des Fleurs, 20.
1778. Kolb (J.), ✵, A. ✿, ✠ ✠, Administrateur de la Manufacture de Produits chimiques du Nord, rue des Canonniers, 12.

301. Labbe, propriétaire, ancien président du tribunal de commerce, rue du Metz, 6.
1756. Lachaume Steverlynck (Mme), propriétaire, rue St-Martin. 3.
102. Ladrière, I. ✿, Directeur de l'école du square Jussieu, 24.
1733. Lagache (René), fabricant de toiles, rue de Tenremonde, 7 bis.
425. Lagrange (Mme), institutrice, rue de Bailleul, 25.
852. Laigle (Alfred), réprésentant de commerce, rue de Courtrai, 23.
413. Lainé (Victor), rue Stappaert, 15.
1934. Lamboi (Joseph), ingénieur, rue de Loos, 11.
67. Lambret (Mlle), I. ✿, directrice du Collège Fénelon, rue Jean-Sans-Peur, 2.
241. Lammens (G). propriétaire, rue d'Angleterre, 11.
2044. Lammens (Jules), négociant, rue Faidherbe. 26.
840. Lancien, juge-de-paix honoraire, rue des Pyramides, 39.
1947. Landron (Mlle Marie), boulevard de la Liberté, 90.
2043. Lardemer (L.), avocat, rue Colbrant, 7.
208. Laroche (Jules), négociant, Grande-Place, 13.
1660. Larue (Paul), de la Maison Fichet, rue Nationale, 15.
42. Laurand (Mme), boulevard de la Liberté, 20.
1457. Laurenge (Marcel), entrepreneur, rue d'Angleterre, 77.
365. Laurent (Adolphe), négociant en lins, boulevard Vauban.
711. Laurent (Julien), négociant en rouenneries, rue à Fiens, 1.
1043. Lavaux, négociant, place du Lion-d'Or, 14.
1681. Lavielle, commis principal au Télégraphe, rue Gombert, 20.
1735. Lebègue (Ernest), Professeur agrégé d'Histoire au Lycée, rue de la Grande Chaussée, 30.

Nos d'inscription. MM.

274. Le Blan, (Paul), filateur de lin, rue Gauthier-de-Chatillon, 24.
560. Le Blan (Julien), O. ✻, Président de la Chambre de Commerce, r. Solférino, 112.
498 Lechat, (Eugène), négociant en draps, rue Desmazières.
1766. Lechien (Victor), propriétaire, rue Caumartin, 72.
646. Leclair-Duflos, propriétaire, rue de Puébla, 17.
113. Leclercq (Frédéric), receveur municipal, rue Inkermann, 8.
89. Lecocq, agent-conseil d'assurances, rue du Nouveau-Siecle, 7.
1201. Lecocq (Alfred), nègociant, rue Jacquemars-Giélée, 60.
1245. Lecocq (Alphonse), négociant en charbons, quai Vauban, 3.
1787. Lecohier (E.), ✻, vétérinaire en premier, au 19e chasseurs.
888. Lecroart (Isidore), propriétaire, rue Patou, 10.
1646. Ledieu (Achille), Vice-consul des Pays-Bas, rue Négrier, 19.
1604 Lefebvre (Charles), changeur, rue Nationale.
1791. Lefebvre-Coustenoble (Th.), fabricant de céruse, rue de Douai, 105.
869. Lefebvre (Désiré), représentant, rue du Faubourg de Roubaix, 170.
997. Lefebvre (Jules), I. ❦, prof. de mathématiques au lycée, pl. aux Bleuets, 20.
537 Lefebvre-Lelong, représentant de commerce, rue de Bourgogne, 52.
1698. Lefebvre (Paul), boulevard de la Liberté, 209.
1712. Lefebvre (Carlos), brasseur, boulevard de la Liberté, 157.
597. Le Fort (Hector) ✻, médecin, rue Colbert, 44.
641. Le Gavrian (Paul), député, boulevard de la Liberté, 133.
1954. Legay-Masse, propriétaire. rue Nationale, 147.
390. Légereau, instituteur, rue de Rivoli, 50.
2010. Le Goff, ✻, I. ❦, C. ✠, proviseur du Lycée.
1228. Legrain (le Docteur), médecin-major, au 1er bataillon d'artillerie de forteresse.
1587. Legrand (A.), propriétaire, rue Boucher de Perthes, 84.
366. Legrand (Géry), ✻, A. ❦, Sénateur, Maire de Lille, rue Nicolas-Leblanc, 34.
1957. Legrand (Charles), propriétaire, rue des Stations, 89.
1989. Leleu, élève au Lycée de Lille, place Richebé, 15.
1988. Lemaire, id. rue de la Piquerie.
100. Lemaire, A. ❦, directeur de l'école primaire, rue du Long-Pot, Fives.
1731. Lemaire (Alfred), rue Rolland, 54.
2034. Lemaire (M.), changeur, boulevard Vauban. 135.
47. Lemaitre (Gustave), propriétaire, boulevard de la Liberté, 215.
1508. Lemay-Chamonin, propriétaire, rue Jeanne d'Arc, 23.
1853. Lemoine (Dr), A. ❦, professeur à la Faculté de Médecine, boul. de la Liberté, 29.
685. Lemonnier (Raymond), propriétaire, quai de la Basse-Deûle, 72.
1247. Leneveu, place Saint-Martin, 14.
1808. Lepers (Mlle Virginie), propriétaire, rue de la Barre, 73.
1923. Lepez (André), entrepreneur, rue Jacquemars-Giélée, 131.
1852. Leplat (Hector), propriétaire, rue Pascal, 13.
1910. Lepoutre (Auguste). négociant en tissus, rue du Marché, 65.
664. Leroy-Delesalle (Paul), négociant en lins, boulevard de la Liberté, 139.
584. Le Roy (Félix) ✻, Député, Ancien président du tribunal civil, rue Royale, 105
851. Leroy, négociant en rubans, rue des Arts, 20
427. Leroy-Leleu, rue à Fiens, 10.
1711. Leroy (Louis), fabricant de toiles, rue des Fossés, 12.
1851. Leroy, professeur au lycée, rue de Lens, villa St-Michel, 3.
1875. Leroy, rue Nationale, 29 *bis*.
1459. Lesage (Gustave), négociant en fils, rue de la Gare, 11.
1544. Lesay (Auguste), rue d'Isly, 5.
855. Lescat (Léon), conducteur des ponts et chaussées, rue Patou, 33.

Nos d'inscription. MM.

33. Lesert, géomètre, rue Brûle Maison, 53.
1513. Lesot (l'abbé), aumônier du lycée.
597. Lessens (Eugène), distillateur, rue Saint-André, 83
16. Lesur, directeur de l'école primaire, rue des Stations, 52.
1908. Lethierry (Lucien), rue Blanche, 46, St-Maurice.
1742. Letombe (L.), Ingénieur des Arts et Manufactures, Secrétaire-adjoint de la Société Industrielle du Nord, rue de La Bassée, 10.
1211. Lézies, négociant en tapis, rue des Chats-Bossus.
887. Lheureux, inspecteur des Postes et télégraphes, rue du Bas Jardin, 7.
1961. Liagre (Achille), architecte, rue Jean-Bart, 4.
989. Liagre, homme de lettres, rue de Gand, 37.
1570. Liem (Eugène), négociant, rue Jeanne d'Arc, 3
1977. Liénard-Bossart, négociant, rue de Belle-Vue. 14.
1446. Liénart-Mariage, propriétaire, rue d'Inkermann, 19 *bis*.
1192. Lingrand (Charles), négociant, boulevard de la Liberté, 10.
1736. Loir (Victor), tailleur, rue Basse, 53.
1904. Loizillon, C. ✠. général commandant le 1er corps d'armée, rue Négrier.
330. Longhaye, (Edouard), propriétaire, boulevard de la Liberté, 161
1210. Longré, entrepreneur de pavages, rue des Postes, 18.
15. Looten, docteur en médecine, rue des Molfonds, 1.
477. Lorent, (L.,) propriétaire, boulevard de la Liberté, 120.
454. Lorent-Lescornez, filateur de lin, rue d'Inkermann, 30.
692. Lorthioir (Auguste), imprimeur, rue Colbert, 118.
382. Loyer (Ernest), filateur de coton, place de Tourcoing.
1949. Lys-Tancré, entrepreneur, rue Mercier.

843. Mac Lachlan (Georges), commis négociant, rue de Roubaix, 35.
812. Maillard (Mlle), institutrice, rue de Fives, 48
1704. Maillé (Jules). rue Esquermoise, 7
1090. Mallet (Désiré), conducteur des ponts et chaussées, rue Brûle-Maison, 36.
1860. Mamet, lieutenant au 43e régiment d'infanterie, rue de Lens, 21
1868. Manouvriez (Eugène), rue des Tanneurs, 49.
1675. Manso (Charles), homme de lettres, rue de Roubaix, 23.
240. Maquet (Ernest), négociant en lins, rue des Buisses, 15.
347. Maquet (Mme Alfred), propriétaire, boulevard Vauban, 31.
1153. Maracci (Madame), propriétaire, rue des Fleurs, 11.
484 Marette, négociant en cotons, rue du Vieux Faubourg, 29.
1298. Martin (Edouard). avocat, rue du Palais, 9.
419. Martin (Mme), A. ✿, directrice de l'École primaire, place Philippe-le-Bon.
1885. Martin (Henri), dessinateur. rue Jeanne d'Arc, 77.
1991. Martin (P.). négociant en soiries, rue de Pas. 7.
2075. Martin (Paul) fils, rue Jacquemars-Giélée, 4.
1840. Mary-Broudehoux (Mme Vve), rue Blanche, 45.
514 Mas (Charles), ancien Président du Tribunal de commerce, rue du Molinel, 41.
399. Masquelier (Auguste), ✠, négociant en cotons, rue de Courtrai, 5
1986. Masse (Edmond), propriétaire, rue Nationale. 35.
1515. Masurel (Paul), négociant, rue Jean-sans-Peur, 3.
1219. Mathelin, ✠, ingénieur, rue de Douai, 95.
1850. Mathieu (Mme), négociante, rue Basse.
990. Mathis (Anselme), ✠, adjoint de 1re cl. du génie en retraite, r. Jean-Bart, 44.
1571. Mathon (Achille), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 125 bis.
1625. Maugrez (Jules), propriétaire, rue Caumartin, 26.

N^os d'inscription. MM.

1270. Merchier, I. ✿, professeur Agrégé d'histoire au lycée, Secrétaire-Général de la Société, rue Colbert, 80.
1099. Mertian de Muller, avocat, rue Boucher-de-Perthes, 74.
925. Méplomb (A.), propriétaire, rue Nationale, 168.
2084. Meunier, directeur de l'Union générale du Nord, boulevard de la Liberté, 35.
134. Meurice (Paul), négociant en bois, rue des Meuniers, 4.
1473. Meyer (Adolphe), rue des Brigittines, 1 *bis*.
1594. Minet (Ernest), pharmacien, rue du Sec-Arembault, 32.
970. Monier (Louis), administrateur du *Vieux Chêne*, rue Nationale.
1005. Montaigne-Bériot (Alphonse), banquier, boulevard de la Liberté, 295.
1800. Montaigne (Léon), receveur de rentes, rue Solférino, 316 *bis*.
1243. Morel (Alfred), tapissier, rue Royale, 19.
1931. Moreau (Gaston), représentant, rue Barthélemy-Delespaul, 34.
655. Moreau (C.), manufacturier, rue des Ponts-de-Comines, 32.
1918. Morival (Paul), fabricant de bascules, place du Théâtre.
1685. Morlet, architecte-paysagiste, place aux Bleuets, 2.
1293. Motte (Pierre), rue de l'Hôpital-Militaire, 37.
1657. Moulan (Charles), négociant, rue Patou, 37.
99. Mourcou, architecte, rue Manuel, 103.
986. Mourmant (Julien), négociant en drogueries, rue des Prêtres, 26.
1506. Moy, ✻, I. ✿, doyen de la Faculté des lettres, rue Caumartin, 27.
1952. Mulié (Charles), négociant, rue de Paris, 137.
204. Mullier (Albert), négociant en lins, boulevard de la Liberté.
1945. Mulliez-Samin, brasseur à Canteleu.
1663. Muylaert (Eugène), sellier, place St-Martin.

534. Neut (Émile), négociant en lins, rue de la Grande Chaussée, 26.
466. Nicodème, négociant en fers, rue de Paris, 212.
50. Nicolle-Verstraete, ✻, manufacturier, square Rameau, 11
1878. Nicolle (Louis), manufacturier, square Rameau, 11.
1760. Nieuviarts (F.), marbrier, rue Masséna, 51.
2040. Nivelle (Léon), rue du Grand-Balcon, 18, Fives.
254. Noquet, docteur en médecine, rue de Puébla, 33.

1834. Obin (Emile), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 67.
377. Obin (Jules), teinturier, rue des Stations, 101.
192. Ollier, A. ✿, pasteur protestant, rue Jeanne-d'Arc.
333. Ollivier, ✻, A. ✿, docteur en médecine, rue Solférino, 314.
1924. Otto-Levi, négociant en lins, rue des Augustins, 7.
319. Ovigneur (Émile), ✻, A. ✿, avocat, commandant des canonniers, rue de Tenremonde, 2.
1209. Ozenfant (Auguste), A. ✿, propriétaire, rue des Jardins.

000. Pajot (E.), commissaire-priseur, rue Patou, 20.
1603. Pajot (André), changeur, rue Patou, 9.
1837. Pajot (Paul), négociant, rue de la Grande Chaussée, 38.
1271. Pannier (Paul), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 15.
1846. Paquet (Mme A.), propriétaire, rue Solférino, 104.
1979. Paquet, propriétaire, rue Jeanne d'Arc.
1419. Parent (Henri), fabricant de brosses, rue Nationale, 161.
1767. Parent-Billaux, négociant, rue Esquermoise, 52.
1719. Parsy (Jules), négociant en toiles, rue de Paris, 127.
1038. Patoir, docteur en médecine, rue de Thionville, 16.
1627. Pauquet-Charruey, négociant, rue des Jardins, 4.

Nos d'inscription. MM.

1621. Passerieux (Pierre), capitaine adjudant-major au 43e d'infanterie.
1075. Payen (Frédéric), greffier, place Sébastopol, 28.
1909. Penciollelli, ✵, officier d'administration de 1re classe, quai du Wault, 5.
1620. Pen , O. ✵, I. ✿, ✠, ✠, lieutenant-colonel breveté du génie, sous-chef de l'état-major du 1er corps d'armée.
1940. Pennequin (L.), architecte, place Sébastopol, 19.
1226. Pérus (Henri), propriétaire, rue de Bourgogne, 47.
1755. Pestour, docteur en médecine, professeur au Lycée, boul. de la Liberté, 83.
310. Petit (Pierre), inspecteur des douanes, rue des Jardins, 11.
469. Petit (Delphin) A. ✿, propriétaire, boulevard Vauban, 76.
550. Philippe (Louis), avocat, boulevard de la Liberté, 50.
1565. Pétro (J.), propriétaire, rue Jean-Bart, 38.
1429. Picard (Arsène), ✵, Trésorier-payeur-général, rue d'Anjou, 2.
439. Picavet (Léon), filateur de lin, boulevard Louis XIV, 3.
769. Picavet (Louis), filateur de lin, rue de Fives, 43.
1541. Pichon, constructeur, rue des Processions, 80, Fives-Lille.
1471. Piérens (René), étudiant, rue Auber, 51.
1105. Pilate (Auguste), chef d'institution, Façade de l'Esplanade, 44, 46.
1935. Pironon (Jules), propriétaire, rue Brûle-Maison, 28.
385. Platel (Albert), négociant en bois, rue de la Préfecture, 2.
1871. Playoust-Paternoster, négociant, rue Solférino, 183.
524. Plumecoeq, chef de bureau à la préfecture du Nord.
648. Plumecoeq (Mlle) aînée, chez son père, à la Préfecture.
649. Plumecoeq (Mlle) cadette, chez son père, à la Préfecture.
561. Pollet (J.), ✵, ✿, vétérinaire départemental, rue Jeanne-Maillotte 20.
201. Potié (Jules), comptable, rue Marais, 16.
1757. Pottier (Isidore), propriétaire, rue Sainte-Catherine, 3.
452. Pouille-Laumondays (Émile), rue de la Louvière, 56.
698. Prévost (François), employé de Commerce, rue Brûle-Maison, 114.
224. Prieure (Madame la) du couvent des Bernardines d'Esquermes.
2083. Prouvost (Gustave), greffier de justice de paix, rue de l'Hôpital-Militaire, 74.

354. Quarré-Reybourbon, A ✿, Secrétaire-Général adjoint de la Société, membre de la Commission historique, etc., boulevard de la Liberté, 70.
735. Quarré-Prévost (L.), Libraire, Grand'Place, 64.
442. Quef, propriétaire, boulevard Louis XIV, 2.
1221. Quénet (Edmond), commis-négociant, place de Béthune, 1.

1420. Raboisson (A.) fabricant de confiseries, rue du Vieux-Faubourg, 48.
1858. Radiguet, ✵, capitaine d'infanterie, attaché à l'état-major du 1er corps d'armée, rue Nationale, 95.
358. Rajat, chez M. Boutillier, pharmacien, rue des Suaires, 2.
86. Raquet (Désiré), agent de change, rue Nationale, 52
1815. Rau (le colonel), O. ✵, chef d'état-major du 1er corps d'armée, boul. Vauban, 126
881. Raux (Émile), negociant en charbons, place de la République, 3.
1869. Ravet-de Monteville (G.), courtier, rue Nationale, 83.
2057. Redier, docteur en médecine, rue de Pas.
568. Regnard, Inspecteur, chef de gare, à Lille.
678. Remy (Émile), négociant en fers, rue des Arts, 16.
1667. Rémy-Yon, filateur de coton, rue des Guinguettes, 33.
1739. Renard (Henri), ingénieur chimiste, rue d'Antin, 23.
2000. Renaut (Charles), négociant, rue André, 37.
681. Renouard (Émile), filateur et fabricant de toiles, rue de l'Hôpital-Militaire, 66.
2049. Renut, caissier de la Banque de France, rue Royale, 69.

N° d'inscription. MM.

292. Reuflet (Frédéric), avocat, rue Nationale, 104.
1855. Reveilhac (Léon), propriétaire, rue de Bourgogne, 24.
216. Richard, A. ✿, directeur de l'école primaire, rue de la Plaine, 51.
169. Richez, directeur de l'École primaire, rue Léon-Gambetta, 97.
1990. Richez-Waymel, propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 89.
1093. Richmond (Julien), représentant, rue Nationale, 223.
88. Rigaut, ✻, A. ✿, filateur, adjoint au Maire, rue de Valmy, 15.
435. Rigaut (Ernest), fabricant de fils retors, rue Caumartin, 23 *bis*.
72. Rigaux, A. ✿, archiviste de la ville, Mairie de Lille.
765 Rigot, négociant en vins, place aux Bleuets 13.
1643. Robin, directeur de la banque de France, rue Royale.
1659. Roche (Eugène), ✠, avocat, rue de la Vieille-Comédie, 16 *bis*.
443. Roger-Deplanck, négociant en lins, rue de Tournai, 24.
126. Roger (Auguste), representant des Mines de Ferfay, consul du Venezuela, rue Blanche, 39.
1176. Rogez (Louis), fabricant de fils à coudre, rue de la Justice, 23
1179. Rogie, tanneur, rue des Stations, 64.
2047. Rolants (Edmond), étudiant en pharmacie, rue de la Paix-d'Utrecht.
603. Rollez (Arthur), directeur d'assurances, rue Jacquemars Giélée, 123.
1835. Rollier (Théophile), rentier, rue des Poissonceaux, 16.
1526. Romignot, négociant, rue Masurel, 11.
1527. Romignot (Mme), modes, rue Masurel, 11.
1047. Roure (Ernest), négociant, rue Mercier, 7.
203. Rouselle (Théodore), agent général d'assurances, rue de Bourgogne, 56.
2060. Rousseau (Mme), place Cormontaigne, 16.
2011. Rousselet, A. ✿, censeur des études au Lycée.
1132. Rousselle (Victor), ✻ capitaine en retraite, rue Léon Gambetta, 17.
720. Rouzé (Lucien), propriétaire, rue des Jardins, 5.
43. Rouzé (Henri), propriétaire, boulevard de la Liberté, 220.
1233. Rouzé (Émile), étudiant, rue des Augustins, 7 bis.
239. Rouzé (Émile). Juge au Tribunal de commerce. r. Gauthier-de-Châtillon.
653. Rouzé (Léon), brasseur, boulevard de Montebello, 48.
665. Ryckewaert, fabricant de sacs en papier, rue d'Arras, 84.

1932. Salembier-Dubreucq (L.), brasseur, rue Gantois, 36.
1690. Salez (Charles), négociant, rue de Béthune, 43.
1691. Salez (Mme Ch.), rue de Béthune, 43.
1810. Salomon (dit chevalier), carrossier, boulevard Vauban, 34.
1871 Salomon (Raoul), carrossier, boulevard Vauban, 34.
1569. Samain, boulevard de la Liberté, 67.
1944. Samain (Henri), commis-négociant, rue d'Arrrs, 107.
1683. Samin, brasseur, rue Marais, 13.
1139. Sano-Binault, propriétaire, rue Jeanne-d'Arc, 11.
2009. Santenaire-Dufour (Emile), commis-négociant, rue Faidherbe, 17.
1447. Santenaire (Paul), représentant, rue des Buisses.
724. Sapin (Gustave), filateur de coton, quai de l'Ouest, 36.
1727. Sauvage (père), ancien filateur, rue du Long-Pot, 26.
1174. Savary (Adolphe), entrepreneur de peinture, rue de Roubaix, 23.
1417. Savary (Gustave), négociant, rue Léon-Gambetta, 196.
763. Scalbert-Bernard, banquier, juge au Tribunal de Commerce, rue de Courtrai
961. Scheibi (Frédéric), négociant, rue des Canonniers, 10.
1883. Schepens, négociant en vins et spiritueux, rue de Lens, 30.
13. Schotsmans (Émile), fabricant de sucre, distillateur, boulevard Vauban, 9.

Nos d'inscription. MM.

456. Schoutteten (Jules), filateur de coton façade de l'Esplanade, 52.
447. Schubart, négociant en lins, rue St-Genois.
1880. Scrive (Mme Émile), propriétaire, rue Princesse, 21.
1999. Scrive (André), manufacturier, façade de l'Esplanade, 20 bis.
610. Scrive (Albert), fabricant de cardes, rue des Buisses, 13.
40. Scrive-Wallaert, G. C. ✠ A. ✿, propriétaire, rue Royale, 130.
201. Scrive-Bigo ✲, ancien membre de la chambre de commerce, rue du Lombard, 1
356. Scrive-de Négri, C.✠, membre de la Chambre de commerce, r. L.-Gambetta, 292.
564. Scrive (Gustave), rue du Lombard, 1.
587. Scrive (Georges), fabricant de cardes, rue de Roubaix, 28.
135. Sée (Edmond), ingénieur, rue Nicolas-Leblanc, 51.
1517. Sée (Paul), ingénieur, rue d'Amiens, 15.
1066. Segard (Émile), propriétaire, boulevard de la Liberté, 65.
1094. Senoutzen, A. ✿, ✠, gérant de la maison Verstraete, rue Esquermoise, 18.
580. Seratski, professeur de dessin au lycée, rue Colson, 7.
1859. Sioen (Henri), pharmacien, rue de Roubaix, 27.
1696. Smith (Alfred), négociant, rue du Vieux-Faubourg, 54.
52. Société Industrielle du Nord (La), rue de l'Hôpital-Militaire, 116.
1753. Sorlin-Minischoux, fabricant de tissus métalliques, rue de Roubaix, 29.
1951. Soubeiran (Alfred), ingénieur des mines, rue de Bruxelles.
631. Souillart, ✲, I ✿, prof. à la Faculté des Sciences, rue Fontaine-del-Saulx, 20.
1257. Spriet (Alphonse), fabricant de toiles, rue Léon Gambetta.
967. Stalars (Karl), teinturier, rue Jacquemars Giélée, 100.
707. Steverlynck (Gustave), négociant en savons, rue d'Esquermes, 10.
1600. Steverlynck (Georges), négociant, rue de Valmy, 20.
1302. Stiévenart (Henri), fabricant de couvertures, rue du Pont-à-Raisnes, 1.
231. Swynghedauw (Mme), directrice de l'école Florian de la rue Gombert.

712. Tacquet (Henri), percepteur, boulevard de la Liberté, 14
1674. Tacquet-Decrombecque, propriétaire, rue de Bourgogne, 45.
1191. Tailliez (Paul), publiciste, rue Nationale, 90.
997. Tanguy (J.-B.), filateur, rue de la Louvière, 33.
872. Terlet, commis principal des postes et télégraphes, rue Fontaine-del-Saulx.
1832. Terwangne (Adolphe), vice-consul de Bolivie, place Jeanne d'Arc, 9.
1829. Tesse (Edouard), négociant en huiles, rue Nationale, 208.
521. Testelin (Alexandre), avocat, rue Jean-Sans-Peur, 14.
283. Thellier (Paul), avocat, rue des Jardins, 26.
1915. Thellier (Charles), entrepreneur, parvis Ste-Catherine.
1059. Théodore (Alphonse, fils), négociant rue des Prêtres, 8.
1256. Théry (Gustave), ✠, avocat, square Dutilleul, 33.
2008. Théry-Baroux (Georges), négociant, rue des Arts, 24.
954. Thieffry (Maurice), fabricant de toiles, boulevard de la Liberté, 221.
127. Thiriez (Alfred), filateur de coton, membre du Conseil supr du Commerce, rue Nationale, 308.
1150. Thiriez (Julien), manufacturier, rue du Faubourg-de-Béthune, 56.
999. Thiroloix (Paul), ingénieur civil, rue André, 31.
1774. Thomas, (L.), élève interne au Lycée de Lille.
1926. Thomas (Pierre). négociant en papiers, rue des Arts.
575. Tilloy-Delaune, administrateur des mines de Lens, boulevard de la Liberté, 5
90. Tilmant (Victor), I. ✿, directeur de l'école primaire supérieure, boulevard Louis XIV.
95. Tilmant (Lucien), instituteur, boulevard Louis XIV.
1668. Tison (Léon), rue Solférino, 293.

N^os d'inscription. MM.

9. Toussaint, I. ✿, inspecteur primaire, rue Solférino, 257.
409. Toussin (Georges), filateur de coton, rue Royale, 55.
1162 Trisbourg (Ernest), négociant en coton, rue du Molinel, 47.
202. Tys (Alphonse), fondé de pouvoirs de la maison Aug^te Crepy, r. des Canonniers, 11

1898. Vaillant (père), rue Colbrant, 8.
1082. Vaillant-Herland (Eug.), négociant, chancelier de Perse, place de Béthune, 7.
387. Vaille (Mlle), institutrice, rue des Tours, 14.
494. Valdelièvre (Alfred), fondeur en cuivre, rue des Tanneurs, 34.
232. Valère (le frère), directeur du pensionnat des Maristes, rue des Stations, 179.
708. Van Butsèle, courtier, rue Nicolas-Leblanc, 7.
1168. Van Butsèle, apprêteur, rue de la Justice, 13.
1775. Vandalle (H.), négociant, rue Solférino, 316.
1706. Vancostenobel, représentant, rue Jeanne-d'Arc, 14.
1088. Vandame (Émile), brasseur, rue Royale, 102.
1089. Vandame (Georges), brasseur, rue de la Vignette, 65.
2063. Vandame (Joseph), brasseur, rue de Tenremonde, 10.
2064. Vandame (Mme J.), rue de Tenremonde, 10.
1559. Vandenberghe, architecte, boulevard de la Liberté, 46.
412. Van den Heede, Adolphe (dit Séraphin), horticulteur, Vice-Président de la Société régionale d'Horticulture du Nord de la France, rue du Faubourg-de-Roubaix, 111.
1006. Vandenhende (Jules), négociant en épiceries, rue des Guinguettes, 51.
2065. Van de Walle, rue Nationale, 270.
783. Vandeweghe (Albert), filateur de lin, boulevard de la Liberté, 124.
1819. Vandorpe-Grillet, Négociant, rue Gombert, 5.
73. Van Hende, I. ✿, président du musée de numismatique, rue Masséna, 50.
2033. Vanlaton (Mme L.), équipements militaires, rue du Court-Debout, 20.
1694. Van Remoortère, ancien Magistrat, rue Stappaert, 10.
1085. Vanverts, pharmacien, rue de Paris, 199.
1941. Varé (fils), avocat, rue Royale, 100.
1083. Venot ✠, ✠, vice-consul d'Espagne, boulevard de la Liberté, 39.
1436. Vennin, brasseur, quai de la Haute-Deûle, 22.
2062. Vercoustre (Léon), vérificateur des douanes, rue de Flandre, 10.
1702. Verlé, chef de service extérieur du Gaz de Wazemmes, place Cormontaigne, 3.
562. Verley (Charles), banquier, ancien président du Tribunal de Commerce, rue de Voltaire, 40.
1793. Verley-Bigo, banquier, place du Concert, 6 bis.
1145. Verley-Bollaert, banquier, boulevard de la Liberté, 9.
15. Verly, ✠, directeur de l'*Écho du Nord*, rue Solférino, 7.
737. Vermesch, représentant, place du Théâtre, 46.
136. Verstaen, avocat, rue de Tenremonde, 7.
358. Villerval, directeur de l'école primaire, rue à Fiens.
854. Villette (Paul), chaudronnier-constructeur, rue de Wazemmes, 37.
402. Vincent (Georges), agent d'assurances, rue Desmazières.
595. Virnot (Urbain), négociant en produits chimiques, rue de Gand, 2.
785. Virnot (Victor), négociant, rue de Thionville, 36.
786. Virnot (A.), négociant, square Rameau, 5.
645. Vuylsteke (Em.), Consul de Belgique, rue Colson, 10.

1304. Wagnier (le docteur), A. ✿ médecin spécialiste, rue d'Inkermann, 13.
12. Wallaert (Auguste), Ancien Président du Tribunal de Commerce, boulevard de la Liberté, 23.
969. Wallaert-Barrois (Maurice), manufacturier, boulevard de la Liberté, 44.

Nos d'inscription. MM.

488. Wanin (Gustave), A. ✿, rue de l'Hôpital-Militaire, 35.
16. Wannebroucq, ✵, I. ✿, docteur en médecine, rue Jacquemars-Giélée, 27.
567. Wannebroucq (P.), représentant, rue Masséna, 54.
278. Wargny, fondeur en cuivre, juge au Tribunal de Commerce, rue de Valmy, 1.
1123. Warein-Prevost, propriétaire, rue Jacquemars Giélée, 16.
1828. Warein (fils), constructeur, boulevard Montebello, 54.
70. Warin (Mlle Émilie), propriétaire, boulevard de la Liberté, 197.
69. Warin, propriétaire, administrateur des hospices, boulevard de la Liberté, 197
508. Wartel, docteur en médecine, rue du Faubourg-de-Tournai, 99.
420. Watteau (Mlle), A. ✿, directrice de l'école communale, rue Saint-Gabriel, 83.
566. Watteau (E.), négociant en charbons, rue Jean-sans-Peur, 46.
1135. Wattebled, fabricant de pain d'épices, rue Esquermoise, 118 bis
1666. Wattier (Edmond), entrepreneur de bâtiments, rue Solférino, 154.
1946. Wauquier (fils), constructeur, rue de Wazemmes, 69.
574. Weber, ✠, directeur à l'Imprimerie Danel, rue des Fossés-Neufs, 59.
1763. Weber (Victor), Conducteur principal des Ponts et Chaussées, b. Bigo-Danel, 28.
827. Werquin (Edouard), avocat, rue des Fossés, 8.
1002. Wiart (Henry), courtier de commerce, rue de l'Hôpital-Militaire, 112.
848. Wicart-Butin, négociant en toiles, rue Solférino, 307.
767. Wuillaume (Em.), négociant, parvis Saint-Michel, 9.
1784. Wilson-Clyma (T.), négociant, rue de la Digue, 3.
2073. Zambeau (Louis), ingénieur des manufactures de produits chimiques du Nord, rue des Canonniers.

Linselles.

1049. Hennion (Jean), filateur de lin.
1966. Lequien, pharmacien.

Lomme.

1921. Corman (Émile), propriétaire.
1069. Fournier (G.), pharmacien, membre du Conseil d'hygiene.
1251. Jolivet (G.), propriétaire.
2046. Rossignol-Lefebvre (Émile) fils, distillateur au Marais de Lomme.

Londres.

1478. J. Forster, docteur en médecine, Buckingham Palace Road, 129, S. W.

Loos (Nord).

259. Billon, ✵, docteur en médecine, Maire.
510. Dornemann (G.-W.), fabricant de bleu d'outremer.
1129. Guillemaud (Philippe), filateur de lin.
862. Lainé, distillateur.
1057. Lepers (J.-B.), Fabricant de toiles, rue de l'Église, 62.
237. Lequenne propriétaire, Grande Route de Béthune, 162.
497. Toussin (Mme Gustave) propriétaire, château de Longchamp.
14. Wacquez-Lalo, géographe.
1676. Walare, Instituteur.

Lys-lez-Lannoy.

1728. Delannoy (Louis), Filateur de lin.

Lyon.

244. Lucas-Girardville, Censeur au lycée.

Marcq-en-Barœul.

1958. Catry-Despretz, industriel.

N°s d'Inscription. MM.

1003. DEPARIS, instituteur.
2005. DUCROCQ (Paul), notaire.
1552. JOUBIN (J.), contrôleur en retraite des contributions indirectes.
1181. VASSEUR, recette des postes et télégraphes.

Marquette.

446. LARIVIÈRE, directeur du tissage Jules Scrive et fils.
1024. LAGACHE, instituteur.
1351. LAURENT (Charles), directeur général technique des Manufactures de produits chimiques du Nord.

Marquillies.

481. BRAME (Max), fabricant de sucre

Melbourne (*Australie*).

1741. PHALEMPIN (Charles), Directeur du Comptoir national d'Escompte de Paris à Melbourne et Sydney.

Melun (*Seine-et-Marne*).

972. DE SWARTE Victor), ✵, A. ✪, Trésorier-payeur général de Seine-et-Marne.

Mons-en-Barœul.

1609. DELATTRE (Léon), brasseur.
662. DESOBLAIN, Propriétaire, rue Neuve.
360. DE FÉLICE, ancien Directeur de Collège, route de Roubaix, 14.
776. SEBERT (Émile), rentier, Mons-en-Barœul.

Mont-à-Leux.

1404. DUPORTAIL (Jean-Baptiste), boulangerie mécanique.

Mouveaux (*près Roubaix*).

2027. VALLOIS-ROMBAUD, employé de commerce.

Nieppe.

1163. TRINELLE (Alfred), négociant en grains.

Opotiki (*Nouvelle Zélande. — Via Auckland*).

1642. R. P. LANNUZEL, missionnaire apostolique.

Paris.

1786. BARADÈRE DE BEJAR (Raimond) ✠, rue Blanche, 73.
1208. BARATTE (Eugène), propriétaire, rue Saint-Honoré, 334.
1861. BEAMISH, Administrateur de l'Agence des Voyages Économiques, rue du Faubourg-Montmartre, 17.
34. BOUFFET, O. ✵, I ✪ C, ✠, ✠, directeur de l'Administration départementale au Ministere de l'Intérieur.
2045 CANNISSIÉ-TESTELIN, directeur du Mont de Piété, place des Vosges, 12.
1777. COUSIN (Albert), ✠ ✠, directeur de la Cie de la Casamance, rue Taitbout, 10.
1086. CREPY (Auguste), rue de Flandre, 123.
701. CREPY (Alfred), propriétaire, rue de la Faisanderie.
1665. DE GERMINY (Le Bègue) ✵, Colonel d'Artillerie, Chef du 1er bureau de l'État-Major général de l'Armée.
6. DE GUERNE, ✵, A. ✪, (le Baron Jules), rue de Tournon, 6.
55. DÉJARDIN-VERKINDER, député du Nord, rue de l'Arcade, 16.
227. DESCAMPS (J.), agent-général des carrières de Quenast, rue de l'Aqueduc, 5
534. DU BOUSQUET, ✵, ✠, ingénieur en chef de la Traction au chemin de fer du Nord.

Nos d'inscription. MM.

703. Foncin, ✲, I. ✪, Inspecteur général de l'Instruction publique, Secrétaire Général de l'Alliance française, Avenue de l'Observatoire, 3.

271. Gruel (l'Abbé), professeur à l'Institut des missions étrangères.

2. Guillot (E), I. ✪, professeur au Lycée Charlemagne, 83, boul. de Courcelles.

569. Jacquin (E.), Inspecteur au Chemin de fer du Nord, rue de Chabrol, 12.

827. Lefebvre (Ernest), (de la maison Aug. Crepy), rue Montmartre, 48.

962. Melon (Ed.), Ingénieur civil des Mines, Bd Beauséjour, Passy.

617. Pauris, négociant, rue du Trésor, 6

96. Renouard (Alfred), Administrateur général des Sociétés techniques, Villa Lux, rue Singer, 64.

1. Suérus, I. ✪, professeur au Lycée Janson de Sailly, 114, avenue Victor Hugo.

286. Trouhet (J.-B.), Commis principal des postes et télégraphes, chef du bureau central des téléphones, Avenue de Wagram, 62.

Pérenchies.

2061. Dancoisne (Henri), propriétaire.

Poix-du-Nord.

950. Williot (Zulmar), propriétaire, maire.

Pont-à-Marcq.

1027. Delescluse (Louis), propriétaire, conseiller général.

1884. Potel, percepteur.

Pont-à-Vendin (*Pas-de-Calais*).

1906. Legrand (J.), directeur de sucrerie.

Quesnoy-sur-Deule.

1980. Charras (Léon), ✲, percepteur.

1655. Lepercq-Gruyelle, propriétaire.

Roncq.

2030. Delahousse (Lucien), fabricant.

113. Toffart, ✲, I. ✪, ✠, Secrétaire-général en retraite de la Mairie de Lille.

Ronchin.

1092. Grolez (Jules), pépiniériste.

Roubaix.

2042. Allard (Alphonse), Entrepreneur, rue Notre-Dame, 35.

1653. Ballin-Guermonprez, rue de Lannoy, 201.

1402. Barenne-Lagneau (Alfred), commis-négociant, rue Charles Quint, 29.

2067. Bastin (Alexandre), rue d'Alsace, 24.

775. Bayart (Charles), fabricant de tissus, rue Fosse-aux-Chênes, 52.

891. Bayart (Alexandre), commis-négociant, rue de l'Industrie 15.

752. Becquart (Louis), négociant en laines, de la Fosse-aux-Chênes.

1216. Bernard, docteur en médecine, route de Tourcoing.

1899. Bloch (Camille), Négociant, rue du Grand-Chemin.

1872. Blondet (Louis), rue de l'Industrie.

429. Borain (Mlle), institutrice, rue des Anges.

394. Bossut (Émile), négociant, Grande-Rue, 5.

158. Bossut (Henri), président du Tribunal de commerce, Grande-Rue, 5,

342. Bossut-Plichon, négociant, Grande-Rue, 3.

773. Boulenger (E.), négociant en tissus, rue Pellart.

789. Boyaval (Émile), pharmacien, rue de Lannoy, 106.

1167. Brackers-d'Hugo, Fabricant, rue Dammartin, 17.

1914. Browaeyst (Jn), rue de Fontenoy, 72.

Nos d'inscription. MM.

761. Buisine (H.), négociant en tissus, rue St-Georges, 25.
155. Bulteau-Grimonprez (Ferdinand) ✠. négociant, rue Pellart, 31.
1392. Butruille (le docteur), rue du Château, 13.
878. Carissimo (Alphonse), fabricant, rue Fosse-aux-Chênes, 11.
772. Carissimo (Henri), négociant, rue du Grand-Chemin, 68.
1133. Carissimo (Florent), fabricant, rue Nain.
1414. Carré-Palatte (Henri), négociant. Grand'Place.
1911. Catteau (Adolphe) fils, rue de la Fosse-aux-Chênes.
1900. Catteau (J.), employé de commerce, rue Ste-Thérèse, 67.
2036. Catteau-Legrand, fabricant, rue de la Fosse-aux-Chênes.
1575. Constant, pharmacien, boulevard de Paris, 1.
902. Cordonnier (Eugène), fabricant au Petit-Beaumont.
166. Coulbaux (Mlle), A. ✿, directrice de l'Institut Sévigné, rue du Grand-Chemin.
807. Crepelle (Jean), négociant en laines, rue du Chemin de fer,
1888. Dabbadie, représentant de commerce, rue Neuve, 19.
448. Daudet, négociant en tissus, rue du Grand-Chemin, 15,
866. Dechenaux (Edouard), courtier, rue de Lille, 64.
747. Dehesdin (Ch.), fabricant de tissus, rue Nain. 47.
1421. Delavoutre (A.), propriétaire, Grande-Rue, 33.
1877. Delaporte (G), Pharmacien, rue de la Gare, 1.
1149. Delattre (Emile), fabricant, rue Nain.
1499 Delattre, représentant de la Maison du Bon Marché de Paris, contour St-Martin.
800. Delesalle (Ch.), agent d'assurances, rue de la Gare.
1413 Deschamps (Henri), représentant, rue du Pays.
910. Després (Léon), propriétaire, rue des Arts, 65.
748. Desrousseaux (Richard), négociant en tissus, rue du Grand-Chemin, 16.
2035. Destombes (Louis), entrepreneur, rue Neuve.
2041. Destombes (Paul), architecte, rue de Lille, 61.
627. De Villars (Alphonse), négociant, boulevard de Paris.
882. Dhalluin-Lepers, (Jules), fabricant, rue Fosse-aux-Chênes, 32.
751. Diligent (Ém.), professeur, rue Inkermann, 57.
591. Droulers-Prouvost (Ch.), distillateur, Grande-Rue, 108.
1423 Druon-Voreux (A.), négociant, boulevard de Paris, 41.
863. Dubar (Paul), fabricant, place Notre-Dame.
749. Dubreuil (V.), ingénieur, boulevard de Paris.
1497. Duchêne (Victor), négociant, rue du chemin de fer.
348. Dupire (Ed.), architecte, rue Charles-Quint.
911. Dupin, (Eugène), rue Inkermann.
890. Durant (Clément), négociant en tissus, rue de la Gare.
652. Duthoit (Ed.) notaire, rue Saint-Georges.
1116. Eeckman (Henri), agent général d'assurances, rue Pellart, 32.
1424. Eloy-Duvillier, fabricant, boulevard de Paris, 65..
154. Ernoult (François), apprêteur, rue du Grand-Chemin, 77.
163. Faidherbe (Alexandre), ✿ I., Conseiller d'arrondissement. rue de Soubize, 23
164. Faidherbe (Aristide), instituteur, rue Brézin.
159. Ferrier (Édouard), filateur de laine, rue du Curoir, 59.
349. Ferlié (Cyrille), négociant, rue Neuve.
1161. Florin-Chopart, propriétaire, boulevard de Paris.
204. Florin (Léopold), ancien fabricant, place de la Liberté.
1537. Follet (Emile), facteur, rue Decrême, 1.
1882. Fontaine, notaire, rue St-Georges.
861. Fort (J.) négociant en tissus, rue Neuve, 44.

Nos d'inscription. MM.

1652. Gaillet (Emile), rue de l'Hospice, 7.
779. Génie (Édouard), négociant, rue St-Pierre, 19.
215. Gernez, A. ✿, directeur de l'institut Turgot, rue de Soubise, 35.
1623. Grimpret, receveur de l'enregistrement, rue de l'Union.
1651. Guggenheim, rue d'Inkermann, 90.
393. Heindryckx (Georges), négociant, au Raverdy.
395. Heindryckx (Albert), négociant, boulevard de Paris, 35.
2068. Hoffmann, négociant, rue de l'Espérance.
1119. Izart (Jules), négociant en tissus, rue d'Isly.
2066. Jourdin, rue de Lille, 125.
161. Junker (Ch.), A ✿, filateur de soie, rue de Wattrelos.
917. Leblan, Jules, ✵ filateur, rue du Grand-Chemin, 55.
640. Leburque (Oscar), A. ✿, négociant en tissus, rue Nain
1030. Leclercq (Louis, fils), fabricant, rue Saint-Georges.
797. Leconte-Scrépel (Ém), négociant, rue du Grand-Chemin, 111.
1217. Lefebvre, professeur à l'Institut Turgot, rue d'Inkermann, 178
2069. Lefebvre (Victor), rue du Grand-Chemin, 131.
149. Leloir (A.), rentier, rue du Collège, 169.
819. Lepoutre-Pollet, fabricant, rue Fosse-aux-Chênes, 21.
170. Lerat, directeur d'école communale, rue de l'Alma.
171. Leroy, directeur d'école communale, rue Pierre de Roubaix.
849. Manchoulas (Félix), négociant, rue Pauvrée, 42.
551. Masurel, (Paul), négociant, rue de Tourcoing, 85.
156. Masurel-Wattine (J.), négociant, rue du Chemin de Fer, 48.
1500. Mathon (Georges), rue d'Alsace.
860. Meillassoux, teinturier, rue Saint-Jean, 30.
370 Motte-Descamps, filateur, rue du Château.
369. Motte. (Georges), filateur, boulevard Gambetta.
327. Motte-Vernier (Louis), négociant, rue Neuve.
451. Motte (Albert), ✵, manufacturier, boulevard Gambetta
1749. Nedoncel, comptable-expert, rue Neuve.
1536. Oudar (Achille), négociant, rue de l'Industrie
1029. Pfanmater (Mme), institutrice, rue de Lhommelet
1948. Planquart-Courrier, entrepreneur, rue Sébastopol, 29.
1410. Pollet (César), fabricant, rue Nain.
1437. Pollet-Motte (Joseph), boulevard Gambetta.
1042. Prouvost (Amédée, fils), peigneur de laines, rue Neuve, 49.
157. Reboux, (Alfred) ✠, rédacteur en chef du *Journal de Roubaix*, rue Neuve, 17.
333. Rogier (Moïse), entrepreneur, rue de Lorraine, 10.
608. Roussel (Émile), teinturier, rue de l'Épeule.
746. Roussel (François), industriel, boulevard de Paris, 35.
2077. Roussel (Edouard), fabricant, rue d'Inkermann.
889. Rousseau (Achille), négociant en laines, Grande-Rue.
162. Screpel-Roussel, fabricant, rue du Pays, 5.
163. Skène, mécanicien, rue de Lille.
762. Strat (Jules), négociant en tissus, rue du Pays, 7.
909. Sturmfels (Walter), commis-négociant, rue de l'Industrie, 6.
788. Ternynck (Henri), filateur et fabricant, rue de Lille.
1496. Ternynck (Edmond), fabricant, rue du Château.
991. Thomas-Lesay, négociant, Grande-Rue.
1213. Thoyer, directeur de la succursale de la banque de France.
1576. Valentin (Auguste), filateur, rue du Collège, 92.

N°s d'inscription. MM.

1448. Vandebeulque (Hector), commis-négociant, rue de l'Industrie, 12.
160. Vassart (l'abbé), A. ✪, professeur des cours publics municipaux, rue du Vieil-Abreuvoir.
723 Verspieren (A.), assureur, rue Dammartin.
771. Vinchon (A.), peigneur de laines, rue Traversière, 42.
951. Voreux (Léon), négociant-commissionnaire, boulevard de Paris.
1215. Wattel-Bayart, fabricant, boulevard de Paris.
630. Wattine-Hovelacque, propriétaire boulevard de Paris, 43.
745. Watine (Paul), C. ✠, adjoint au Maire, Grande Rue, 142.
332. Wattine (Gustave), membre de la Chambre de Commerce, rue du Château, 16
806. Wibaux-Florin, filateur, rue Fosse-aux-Chênes, 47.

Saint-Amand-les-Eaux.

979. Lobbé, receveur des postes et télégraphes.

Saint-André-lez-Lille.

557. Clinquet, instituteur.

Saint-Denis.

146. Delebecque, ✲, Agent-général du contrôle des recettes au chemin de fer du Nord, rue des Ursulines.
1675. Lesur (Gustave), soldat au 162e régiment d'infanterie.

Saint-Louis du Sénégal.

1164. Descemet, ✲, Président du Conseil général.

Saint-Omer *(Pas-de-Calais)*

1942. Guilbert (Georges), ingénieur.

St-Pol-lez-Dunkerque.

1463. Vallet (Alphonse), directeur du Sanatorium.

Saint-Quentin *(Aisne)*.

1050. De Franciosi (Ch.), ✲, capitaine au 87e.

Seclin.

225. Cattelotte, instituteur.
1010. Collette (Charles), ancien notaire.
699. Collette (Pierre), notaire.
1031. Couvreur (Achille, fils), docteur en médecine.
738. Desurmont (Achille), filateur de lin.
1009. Desurmont (Édouard), filateur.
403. Guillemaud (Claude), filateur de lin.
1590. Thuet, farinier.

Staple *(par Hazebrouck)*.

614. Reumaux (Isaïe), médecin de la Faculté de Paris, Vice-Président de la Société des Sauveteurs du Nord.

Steenwerck.

1147. Hubert, percepteur des contributions directes.

Steenwoorde.

1699. Outters (A.), Conseiller général, Maire.

Tokio *(Japon)*.

913. Oukawa, ✲, Conseiller du Ministère de l'Intérieur du Japon

Tourcoing.

1399. Assemaine fils (Auguste), commis-négociant, rue du Tilleul, 34.
2054. Baert-Montagne, représentant, rue des Carliers, 67.

N°s d'inscription MM.

1359. Ballois (Honoré), commis-négociant, rue de la Malsence. 15
1329. Barrois-Lepers (Émile), C. ✠, négociant, rue de la Station, 9.
1276. Beaucarne (Jean), comptable, rue du Casino, 27.
2020. Becquart-Herbaux (Mme Ve), propriétaire, rue de Lille, 55.
1360. Bernard-Flipo (Louis), filateur, rue de Lille, 80
1279. Berteloot, directeur des postes et télégraphes rue de l'Hôtel de-Ville
1375. Berton (Félix), représentant, rue du Calvaire, 14.
1347. Beulque (Paul), représentant, rue de la Malsence, 23.
1240. Bigo (Auguste), notaire, 56, rue de Guines.
2028. Bittebière (Jean), employé de banque, rue Desurmont.
1261. Boch. négociant, rue des Carliers, 40 et 42.
1371. Bonnier (Alphonse), commis-négociant, rue Neuve de Roubaix, 11.
1783. Bonte (Louis), employé de commerce, rue des Orphelins, 33.
1324. Bourgois-Lemaire, commis-négociant, rue du Prince, 69.
1306. Bulté (Éloi), receveur municipal, rue d'Havré, 23.
1342. Cahen (A.), tailleur, rue Saint-Jacques, 10.
1555. Caron-Cailleau (Victor), caissier de banque, rue Ste-Germaine, 32.
1287. Catrice-Lemahieu (Henri), négociant, rue de Gand, 54.
2025. Catteau (Paul), employé de commerce, rue de Lille, 13.
2017. Caudrelier, docteur en médecine, rue du Calvaire.
920. Caulliez-Leurent (Maurice), industriel, rue du Dragon, 13
1381. Claeys (Jules), pharmacien. place Notre-Dame.
2053. Cornet-Lesur, représentant, rue de Tournai.
2015. Courtois-Cordonnier, fabricant de bonneterie, rue Nationale, 128.
1634. Dandoy (Célestin), négociant, rue du Midi, 1.
1380. Dantoing (Charles), commis-négociant, rue du Casino, 15.
1345. Debongnies (Alphonse), négociant rue de Guines, 90.
1443. Debuchy (Victor), filateur, rue de Roubaix, 58.
1409. Deconinck-Dumortier (Louis), représentant, rue de la Latte, 51
1358. Degryse, électricien, rue Saint-Jacques, 58.
1295. Delemasure-Flayelle (François), bonnetier, rue de Tournai, 59.
1968. Delepoulle-Joire, négociant, rue Leverrier, 19.
1730. Delepoulle-Jombard (Paul), négociant, rue du Bocquet, 23,
2051. Delepoulle (Édouard), négociant, rue Leverrier, 25.
916. Delerue, Greffier du Tribunal de Commerce, rue Leverrier, 21.
1259. Delmasure (Ernest), fabricant, rue Neuve-de-Roubaix, 1.
1294. Delmasure-Schoul, fabricant, rue Dervaux, 41.
1397 Delobel (Victor), négociant, rue du Tilleul, 10.
1893. Delrue (Louis) représentant de commerce, rue Motte, 22.
1523. Deltour (Cyrille), commis-négociant, rue Jacquart, 23.
1062. Demolon, instituteur, rue de Gand, 12
1632. Dervaux (Eugène), rue St-Jacques, 60.
2081. Deschemaker (Camille), fabricant, rue Neuve-de-Roubaix.
1892. Desnoyettes (Charles), représentant de commerce, rue de la Cloche, 67.
1890. Desreumaux (le Docteur), rue de la Cloche, 15.
1401. Desurmont-Jonglez (Théodore), filateur, rue de Lille, 67.
936. Desurmont (Félix), filateur de laines, rue de Lille, 79.
1289. Desurmont-Joire (Paul). négociant, rue de Gand, 23.
934. Desurmont (J.-B.), négociant en laines, rue Jacquart, 6.
933. Desurmont (Jules), négociant en laines, rue St-Jacques, 37.
1744. Desurmont-Motte (Gaspard), négociant, rue de Tournay.
2078. Desurmont-Pollet (Joseph), industriel, rue de Lille.
2079. Desurmont (Mme Georges), propriétaire, rue de Gand.
2087. Desurmont-Motte (Jules), rue des Ursulines, 19.
1489 Desplechin-Verne, (Edmond), peintre, rue du Haze, 47.
1258. Destombes (Emile), courtier juré, rue Jacquart, 32.
1379. Destombes (Gustave), représentant, rue Jacquart, 32.
1408. Destombes (Georges), commis-négociant, rue Neuve-de-Roubaix, 99
1524. Destombes-Versmée, représentant, rue Motte, 25.
1746. Desvenain (Léopold), rue de Boulogne.
1432. Devillers (E.), huissier, rue d'Havré, 7.
1822. Didry-Dubrule (Paul), brasseur, rue Winoc-Chocqueel.
604. Dissard, percepteur des contributions directes; rue de l'Abattoir, 16.

Nos d'inscription. MM.

2016. D'ORGEVILLE-BOURDREL, négociant, rue Verte, 93.
1338. DUBOIS (Auguste), pharmacien, rue du Tilleul, 50.
1281. DUCOULOMBIER (Jules), commis-négociant, rue Martine, 18.
1431. DUJARDIN (Prosper), commis-négociant, rue Verte, 64
2026. DUJARDIN-TURLEMONDE (Jean), employé de commerce, rue Leverrier, 5.
1051. DUPAS, directeur de l'école communale du Pont-de-Neuville.
1378. DUPONT (Jules), commis-négociant, rue de la Cloche, 78.
1318. DUPREZ-LEPERS (Louis), ✠, filateur, rue des Piats, 74.
1864. DUPREZ-HOLBECQ, employé de commerce, rue du Château, 10.
1296. DUQUESNOY-DEWAVRIN, négociant, rue de Gand, 18.
1275. DUQUENNOY (Paul), gérant de banque, rue des Ursulines, 18.
296. DUVILLIER (Joseph), filateur de laines, rue du Tilleul, 62.
1308. DUVILLIER-LABBE (Émile), avocat, rue de l'Industrie, 3.
1969. DUVILLIER-MOTTE, filateur de coton, rue Dervaux.
1385. FALLOT (Robert), filateur, rue Winoc-Chocqueel, 139.
1367. FICHAUX, ✵, docteur en médecine, rue de Lille, 54.
1396. FLIPO-PROUVOST (Charles), filateur, rue du Château, 62.
931. FLIPO-VANOOST (Pierre), rue du Sentier, 29.
2022. FLIPO-VIENNE, boulevard Gambetta.
1337. FOURRÉ (Irénée), entrepreneur de roulage, rue de Guines, 63.
1288. FOUAN-LEMAN (Ve), peigneur de laines, rue Neuve-de-Roubaix, 65.
1326 FLORIN-RASSON (Jules), négociant, rue Neuve-de Roubaix, 41.
1090. FRERE-GLORIEUX, A. ✿, imprimeur, rue de Lille, 18.
1825. GADENNE (Henri), employé de commerce, rue des Ursulines, 7
1382. GAILLET (Sébastien), négociant, rue de Lille, 210.
1287. GIRARDET (Félix), commis-négociant, rue de l'abattoir, 26.
1372. GLORIEUX-FLAMENT (Alphonse), fabricant, rue des Orphelins, 18.
1384. GLORIEUX (Charles), propriétaire, rue Notre-Dame, 15
1398. GLORIEUX (Gustave), A. ✿, représentant, rue du Midi, 3.
1160. GRAU (Augustin), négociant en laines, rue de Lille, 60
334. GRAU-DEVÉMY, courtier juré, rue Neuve-de-Roubaix, 15.
2021. GUTKIND (Salomon), négociant, place Thiers.
916. HASSEBROUCQ (V.), ✵, A. ✿, maire, propriétaire, rue de Lille, 83.
1433. HONORÉ-LANTOIN, fabricant de fuseaux, rue des Piats, 26
2085. HORSTER, I. ✿, proviseur du Lycée.
1341. ISRAEL-DUPONT (A.), négociant, rue de la Gare, 12.
922. JACQUART-VAN ESLANDE (P.), filateur de coton, rue Winoc-Chocqueel, 32.
251. JEAN, instituteur, rue des Cinq-Voies.
2014. JOIRE-WATTINNE (Jules), banquier, rue de Lille.
927. JONGLEZ (Charles), propriétaire, rue des Anges.
928. JONGLEZ-ÉLOI (P.), filateur de laines, rue des Ursulines.
1386. JOURDAIN (Eugène), C. ✠, fabricant, rue de la Station, 17.
1336. JOVENIAUX (F.), gérant de filature, rue de Midi, 39.
1246. LAMBIN-MONIER, rue du Chateau
1310. LAPERSONNE (Ferdinand), courtier juré, Boulevard Gambetta, 4.
1241. LAHOUSSE-BIGO, entrepreneur, rue des Carliers, 37.
930. LAMOURETTE-DELANNOY (Ph.), filateur de laines, rue Blanche-Porte, 58
2024. LÉANDRE-LEDUC, agent général de la Caisse d'épargne, rue Neuve-de-Roubaix.
1756. LECAT (Emile), négociant, Grande-Place.
1313. LECLERCQ (Gustave), entrepreneur, rue de la Boule d'Or, 21.
2031. LECONTE (Mlle E.), directrice de l'école Sévigné, rue des Orphelins.
1387. LEFEBVRE-GLORIEUX, négociant, rue Nationale, 84.
1488. LEFERVRE-HOLLEVOET (Léon), représentant de commerce, rue de Guisnes, 75.
2018. LEFEBVRE-RASSON (Ch.), négociant, rue de Gand.
2086. LEFÈVRE (Emile), I. ✿, négociant, rue Gô.
1366. LEGROS (Jules), commis-négociant, rue de Guines, 51.
1485. LEGRAND, (René), avocat, rue d'Havré, 22.
1781. LEGRAND-JOIRE (Ludovic), rue N.-D. des Anges, 15.
1277. LEHOUCQ (Mme Vve Emile), rue du Tilleul, 47.
1325. LEHOUCQ (Jules fils,) fabricant, rue des Orphelins, 33.
176. LELOIR (Ve Jules), place Thiers, 44
1824. LELONG (Émile), employé de commerce, rue de la Malcense, 46.
1394. LEMAIRE-CAULLIEZ (Joseph) filateur, rue de la Cloche, 41.

N°s d'inscription. MM.

1348. Lemaire (Henri), libraire, Grand' Place, 28.
1843. Lenglet-Copart, employé de commerce, rue de Guisnes, 75.
1745. Leplat (Emile), filateur, rue de Guisnes,
1320. Leroux Denniel, négociant, rue du Bocquet, 14.
973. Leroux-Lamourette (Ed.), filateur, rue de Dunkerque.
334. Leroux-Lamourette (Louis), filateur, rue Blanche-Porte, 25.
335. Leroux-Brame, (Ch.), négociant en laines, rue de Gand, 55.
1521. Leroux (Georges), commis négociant, place Charles-Roussel.
1361. Leurent (Jean), filateur, rue Chanzy, 22.
1369 Liagre (Louis), négociant en épiceries, rue de Lille, 35
929. Lorthiois-Motte (Floris), négociant en laines, rue des Ursulines
1350. Lorthiois (Albert), filateur, Grande-Place, 2.
1484. Lorthiois-Renard (Charles), négociant, rue Nationale, 65.
1821. Lorthiois-Delobel (Jules) .négociant, rue de Lille.
2050. Maillard (J.-B. , architecte, rue St-Jacques.
1780. Malfait-Desurmont (Louis) fils, filateur de laines, rue de Gand, 29.
1328. Marescaux (Edouard), gérant de banque, rue du Collecteur, 19.
1280. Marescaux-Leroux (Floris), filateur, rue Ste-Barbe, 30.
1292. Masquilier (Augustin), entrepreneur, rue de Gand, 32.
1282. Masurel (Edmond), filateur, Grande-Place.
325. Masurel, (François), propriétaire, rue de Lille, 92
963. Masurel-Jonglez, filateur de laines, rue de Wailly.
722. Masurel (Albert), rue de Paris.
768. Masure Van Elslande (Eugène), fabricant de tapis, rue de Gand, 42
1284. Masure-Six (François), A ✿, fabricant, rue de la Malcense, 47.
1343. Monnier (Léon), fabricant, rue Winoc-Chocqueel, 43.
1975. Montagne (Louis), directeur de l'Académie de musique, rue Nationale.
923. Motte-Jacquart (A.), filateur de laines, rue du Pouilly, 18.
1395. Motte frères, filateurs, rue de la Station, 13.
1631. Motte-Bernard, industriel, rue des Orphelins.
1673. Muller (Félix), représentant, rue Delobel, 23.
1307. Mulliez (Jules), commis-négociant, rue du Sentier, 34.
2055. Odoux (François), employé, contour St-Christophe.
2029. Olivier, sous-directeur de la voirie, rue Desurmont, 15.
1629. Petit-Leduc (Joseph), rédacteur au *Journal de Roubaix*, rue des Poutrains, 42
1346. Pollet-Caulliez (Charles), négociant, rue de Lille, 50.
1407. Pollet-Hassebroucq (Louis), filateur, place Charles-Roussel, 11.
1344. Pollet-Leman, industriel, rue Nationale.
1894. Poujet (Marcel), conducteur des ponts et chaussées, rue Nationale, 31.
932. Rasson-Watinne (E.), négociant en laines, rue Chanzy, 30.
1070. Robbe (Henri), filateur, rue de la Malcense.
1522 Rombeau (Jules), fabricant de tapis, rue Nationale, 133.
1814. Rommens (Désiré), employé de commerce, rue du Casino, 67.
1891. Rosoor-Delattre (Jules), imprimeur, Grande-Place, 31.
1333. Roussel (Antoine), courtier juré, rue de Lille.
1262. Sal (Arthur), commis-négociant, boulevard Gambetta, 27.
2052. Santerne, négociant en épiceries, rue St-Jacques.
1331. Sasselange (Edouard), ✵, A ✿, négociant, rue Winoc-Chocqueel, 42
2080. Screpel-Joire (Louis), fabricant, rue de Lille.
1801. Sevin-Hennion (Adolphe), commis-négociant, rue du Sentier, 23.
1357. Simoens-Pille (Léon), commis-négociant, rue du Château, 26.
2023. Sion (Henri), fils, fabricant, rue des Carliers, 2.
1972. Sion (Paul), fabricant, rue des Carliers, 82.
1339. Six-Boulanger (Alphonse), négociant, place Thiers, 52.
921. Six (Auguste), filateur de laines, rue du Château, 62.
937. Six (Edouard), négociant en laines, place Thiers.
1322. Suin (Philippe), boucher, rue St-Jacques, 55.
1373 Tack (Julien), représentant, rue Louis Leloir, 46.
915. Taffin-Binauld, brasseur, rue du Tilleul, 30
1403. Théry (Raymond), propriétaire, rue Desurmont, 5.
1970 Tiberghien-Desurmont, fabricant rue de Lille.
1971. Tiberghien-Lepoutre, fabricant, rue du Dragon.
1349. Tiberghien-Vanden Berghe, fabricant, rue de l'Alma, 31

Nos d'inscription. MM.

1358. Tibeauts-Caulliez (Charles), représentant, rue Verte-Feuille, 19.
1374. Tibeauts-Caulliez (Alexandre), représentant, rue des Nonnes, 25.
1321. Tonnel (Eugène), commis-négociant, rue de Menin, 50.
1306. Tranoy (Paul), directeur d'assurances, rue du Conditionnement, 9.
1376. Veuve Vandeputte-Mullié (Émile), négociant, rue Dervaux, 28.
86. Vanneufville, pharmacien, rue Saint-Jacques, 6.
1311. Van Elslande, (Joseph), négociant, rue du Haze, 27.
547. Vasseur (Victor), bibliothécaire, rue Nationale, 137.
1956. Verdonck (J.-B.), employé de commerce, rue Winoc-Chocqueel.
1278. Versmée, directeur de la voirie, rue de la cloche, 68.
1545. Vienne, frères, charpentiers-menuisiers, rue des 15 Bouteilles, 46
1723. Villain (Alphonse), employé de commerce, rue des Poutrains, 49.
1377. Voreux-Deschenaux (Etienne), négociant, rue de Tournai, 17.
1283 Waeles (Désiré), marchand-tailleur, rue St-Jacques, 30.
1953. Walter-Bourgeois (Mme), directrice d'institution.
2019. Wattel-Gimming (Auguste), négociant, rue Neuve-de-Roubaix.
1976. Watteuw, publiciste, rue Desurmont.
1405. Wattinne fils (Charles), représentant, rue de Gand, 2.
1557. Wattinnes-Delespierre, rue du Sentier.
1356. Werbroucq-Besème (Victor), représentant, Grand'Place.

Tozeur (*Tunisie*).

1839. Du Paty de Clam (le comte), contrôleur suppléant.

Valenciennes.

511. Épinay, I. ✿, professeur d'Histoire au Lycée.
1729. Dubois (Léon), lieutenant au 127e régiment d'infanterie.

Versailles.

1074. Wannebroucq-Dutilleul (Mme Vve), propriétaire, avenue de Villeneuve-l'Étang, 5.

Vitry-en-Artois.

1255. Tacquet (Georges), notaire.

Wizernes (*Pas-de-Calais*).

1705. Dambricourt (Géry), fabricant de papier.

SOCIÉTÉ DE VALENCIENNES

BUREAU :

MM.

Président............ DOUTRIAUX (A.), ancien Bâtonnier de l'Ordre des avocats, juge suppléant au Tribunal civil, Valenciennes

Vice-Présidents........ DELAME, Président de la Chambre de Commerce, Valenciennes.

SIROT (Jules), maître de forges, député, St-Amand

WAGRET, maître de verreries, Conseiller d'arrondissement, Escaupont.

Secrétaire-Général..... FOUCART (Paul), avocat, Valenciennes.

Secrétaires............ DAMIEN (F.), Directeur de l'école municipale, rue des Chartreux, Valenciennes.

GIARD (Pierre), libraire, faisant fonctions de *bibliothécaire archiviste*, Valenciennes.

Trésorier............. BINET (Adolphe), expert-comptable, Conseiller municipal, Valenciennes,

Conseillers............ BULTOT, notaire, Maire, Valenciennes.

DELSARTE, Directeur de l'école municipale, rue Capron, Valenciennes.

LEMOINE, greffier du Tribunal de simple police, Valenciennes.

MEURS (Emile), avoué à Valenciennes.

SAUTTEAU, avocat, adjoint au Maire, Valenciennes.

F. ST-QUENTIN, avocat. à Valenciennes.

MARIAGE (Edouard), négociant. à Valenciennes.

BERNARD (Jules). architecte. à Valenciennes.

VARLET, notaire, à Bouchain.

CELLIER (Eugène), avocat, à Valenciennes.

MEMBRES ORDINAIRES.

Mme veuve ACREMANT, propriétaire, Valenciennes.

MM. AMAND (Victor), propriétaire, Condé-sur-l'Escaut.

ANDT (le docteur), pharmacien, Valenciennes.

ARMAND, avocat, Valenciennes.

AYASSE, imprimeur, Valenciennes.

BARA, instituteur, Le Rosult.

BARBET, ancien instituteur, Anzin

BATIGNY (Anatole), entrepreneur de peinture, à Valenciennes.

BEAUPÈRE (Henri), notaire, Valenciennes.

BEHAGUE, contrôleur des douanes, chef du bureau de la direction, Valenciennes.

BENET, conservateur des hypothèques, Valenciennes.

BERNARD, directeur de l'Agence de la Société Générale, Arras.

BERNARD, architecte, Valenciennes.

MM. Bertau (Edgard), propriétaire, Valenciennes.
Berteaux, instituteur, Denain.
Berteaud (Fernand), Le Quesnoy.
Blary, instituteur, St-Saulve.
Billet (François), distillateur, Marly.
Billiet (Édouard), négociant, Valenciennes.
Binet (Adolphe), expert-comptable, Valenciennes
Boca, (Charles), avocat, Valenciennes.
Boduin, notaire honoraire, Valenciennes.
Boivin, directeur de la succursale de la Banque de France, Valenciennes.
Boneill (Émile), expert-comptable, Valenciennes.
Bouchart, (René). négociant, Saint-Amand-les-Eaux.
Bouchier (Edmond), brasseur, Valenciennes.
Boucher, instituteur, Wignehies.
Bouchez (Mme Vve), propriétaire, Bouchain.
Boulanger (Emond), 10, avenue Reille, Paris.
Boulet (Sabin), pharmacien, Valenciennes.
Boutoey (Mme vve), propriétaire, d°
Boutry, avoué, d°
Brabant (Alfred), fabricant de sucre, Onnaing.
Broudehoux, constructeur, Anzin.
Bultot (Amédée), maire, Valenciennes.
Bultot (Édouard), avocat, d°
Bultot (Paul), notaire, d°

Caffiaux, pharmacien, Valenciennes.
Canonne, notaire, Bouchain.
Canonne, juge-de-paix, Bouchain.
Carpentier, commissaire-priseur, Valenciennes.
Cartigny, notaire, Valenciennes.
Castiau, docteur en médecine, Vieux-Condé.
Castiau (Fernand), notaire, Condé.
Cellier (Eugène), avocat, Valenciennes.
Chapheau (Jules), conseiller municipal, Valenciennes.
Chateau (Michel), adj.-principal du génie, Condé.
Chaussez, huissier, Valenciennes.
Cloart, instituteur, Maing.
Cocheteux, docteur en médecine, Valenciennes.
Copin (Léon), professeur de piano, Valenciennes.
Coulon (Alfred), Valenciennes.
Coulon (Hector), huissier, Valenciennes.

Damien (François), directeur de l'école communale des garçons (rue des Chartreux). Valenciennes.
Danniaux (Eugène), ancien magistrat, Valenciennes.
Dauvergne, receveur des finances, Valenciennes.
Debiève (Jules), négociant, Valenciennes.
Debosse (Édouard), marchand de cuirs, Valenciennes.
Delsarte, directeur de l'école municipale, d°
Dècle (Julien) Conseiller d'arrondissement, d°
Defline, maire et conseiller général, Bruay.
Défossez, docteur en médecine, Abscon.

MM. DEFRESNES (Charles), directeur de messageries, Valenciennes.
DEHON et SEULIN, imprimeurs, d°
DELAME, président de la Chambre de commerce, d°
DELANNOY, directeur des Douanes, d°
DELCOURT (Eugène), avocat, Valenciennes,
DELCOURT (Th.), notaire, d°
DELHAYE (Jules), propriétaire, à Raismes.
DELHAYE, conseiller municipal, Valenciennes.
DELERUE, agent-voyer, Saint-Amand.
DEMANEST, notaire, Saint-Amand.
DEPRET (Joseph), ingénieur, Anzin.
DESCHAMPS, instituteur, Denain.
DE PREUX, propriétaire, Saultain.
DE QUILLACQ, constructeur, Valenciennes.
DERVAUX (Ernest), industriel, Condé.
DESCAMPS, docteur en médecine, Raismes.
DESCHANVRES (Achille), distillateur, Denain
DÉSORBAIX (Victor), avocat, Valenciennes.
DEVÉMY (Edmond), brasseur, d°
DESRUELLES, liquidateur et syndic, Valenciennes.
DEVILLERS (Charles), avoué, Valenciennes.
DIRAND, ingénieur de la Cie des mines, Vicoigne.
DOMBRE, directeur des mines de Douchy, Lourches.
DOUAY, avocat, Valenciennes.
DOUTRIAUX, avocat, Valenciennes.
DREYFUS (Léopold), négociant, Valenciennes.
DREYFUS (Salomon), négociant, Valenciennes.
DREYFUSS (Louis), huissier, Valenciennes.
DUBIEZ (Jules), avocat, Valenciennes.
DUBOIS RISBOURG, constructeur, Anzin.
DUGARDIN (Fernand), pharmacien, Valenciennes
DUMONT, colonel du 127e, Valenciennes.
DUPAS-BRASME, négociant, d°
DUPAS (Jules), propriétaire, Anzin.
DUPONT (Albert), avocat, Valenciennes.
DUSSART, architecte, Valenciennes.
DUTOUQUET (fils), architecte, Valenciennes.

EWBANCK (Georges), avocat, Valenciennes.

FALLY (Émile), brasseur, Condé.
DE FORCADE, secrétaire général de la Cie des mines, Anzin.
FRAPPART, maire, Aulnoy.
FONTÈLLAYE, négociant, Conseiller municipal, Valenciennes.
FORTIER, entrepreneur, Valenciennes.
FOUCART (Jean-Baptiste), avocat, Valenciennes.
FOUCART (Paul), avocat, Valenciennes.
FRANÇOIS, instituteur, Saultain
FROMONT (Jules), propriétaire, Valenciennes.

GIARD (Georges), propriétaire, Valenciennes.
GIARD (Léon), courtier de commerce, Valenciennes.

MM. Gillet (Arthur), expert-comptable, Valenciennes.
Girard (Paul), avocat, Valenciennes.
Grimonprez, propriétaire, Valenciennes.
Guary, directeur général de la Compagnie des mines, Anzin.

Haillot (Léon), négociant, Valenciennes.
Harmegnies, fabricant de cordages, Anzin.
Haudourdin, brasseur, Vieux-Condé.
Hénault fils, sous-bibliothécaire, Valenciennes.
Henyr (Victor), secrétaire de la Chambre de Commerce, Valenciennes.
Herbet, négociant, Valenciennes.
Hien, instituteur, Château-L'Abbaye.
Houtard (Eugène), maître de verreries, Denain.
Houeix, substitut du Procureur de la République, Valenciennes.

Jacob (Adolphe), négociant, Valenciennes.
Jeanjean, agent-voyer principal, Valenciennes.
Jénart, ancien maire, Anzin.

Lacroix, fabricant de produits chimiques, faubourg de Cambrai, Valenciennes.
Lambert, inspecteur primaire, Valenciennes.
Lamotte (André), directeur de la Nationale, Valenciennes.
Lartisien, docteur en médecine, Denain.
Lebacqz (Albert), industriel, Saint-Amand.
Lebeau, professeur au lycée, Valenciennes.
Lecat (Julien), président du Tribunal de commerce, Valenciennes.
Lecerf, docteur en médecine, d°
Ledieu (Adhémar), commissionnaire, d°
Lefebvre (Auguste), notaire, d°
Lefebvre (Émile), propriétaire, d°
Lefrancq-Claisse, négociant, d°
Lejeal (Hippolyte), juge-suppléant, à St-Pol (Pas-de-Calais).
Lemaire, médecin-vétérinaire, Saint-Amand.
Lemoine (Émile), greffier du Tribunal de simple police, Valenciennes.
Lepez (F.), rédacteur en chef de l'*Impartial du Nord*, d°
Leroy (Edmond), greffier du Tribunal de commerce, Valenciennes.
Lesens, juge de paix, Denain.
Lestoille (Edmond), avoué, Valenciennes.
Lewalle, juge au Tribunal civil, Valenciennes.
Lobert (Albert), négociant, Valenciennes.
Lusardy (Georges), notaire, Jenlain.
Luwez (Émile), clerc de notaire, Valenciennes.

Mabille (Henri), banquier, Valenciennes.
Mailliet, constructeur, Anzin.
Maizierre (Auguste), brasseur, Quarouble.
Malicorne, greffier du Tribunal civil, Valenciennes.
Malissart-Taza, constructeur, Anzin.
Maniez (Charles), propriétaire, Rouvignies.
Marbotin, avoué, Valenciennes.

MM. Marchand, huissier, Condé.
Margerin, docteur en médecine, à Valenciennes.
Mariage, d° d°
Mariage (Édouard), négociant, Valenciennes.
Marie, sous-directeur des contributions indirectes, Valenciennes.
Marlière (Charles), négociant, Valenciennes.
Mascart, ancien instituteur, Quarouble.
Mascart, instituteur, Quarouble.
Mascaux, ancien notaire, Mortagne.
Masingue, négociant, Mortagne.
Masson (François), propriétaire, Marly.
Mathieu (Mme Vve Amédée), propriétaire, Anzin.
Mention (Alfred), notaire, St-Amand.
Mestreit, directeur de la Compagnie des Tramways, a Anzin
Meurs, avoué, Valenciennes.
Monfroy, instituteur, Fresnes.
Moreaux-Sturbois, maire, à La Sentinelle.
Muguet (Gustave), directeur d'assurances, Valenciennes.
Muller, percepteur, d°
Museur (Alfred), constructeur, Blanc-Misseron.

Namur, notaire, à Valenciennes.

Parent (Désiré), ingénieur, Anzin.
Patoir-Lionne, négociant, Conseiller d'arrondissement, Wallers
Potier, professeur honoraire au lycée, Valenciennes
Pouget, instituteur, Anzin.

Raverdy (Eugène), constructeur de bateaux, Condé.
Résimont, administrateur-directeur des forges du Nord et de l'Est, Valenciennes.
Richard, instituteur, Denain
Richez, architecte, Valenciennes.
Ringot, instituteur, Mastaing.
Roger, notaire, Valenciennes.

Sabès (Albert), juge au Tribunal civil, Valenciennes.
Saint-Quentin (Fénelon), avocat, Valenciennes.
Sautteau (Paul), avocat, Valenciennes.
Sirot (Jules), industriel, Député du Nord, Saint-Amand.
Sizaire, instituteur, Trith-St-Léger.
La Société d'Agriculture, Sciences et Arts, Valenciennes.
Stiévenard (François), marchand épicier, d°
Stiévez, ancien notaire, Valenciennes.

Tassin, ancien maire, Crespin.
Tauchon, docteur en médecine, Saint-Vaast-là-Haut, Valenciennes.
Tailhades, capitaine de gendarmerie, Valenciennes.
Thellier de Poncheville, avocat, député du Nord, Valenciennes.
Thiry (Mmes), maîtresses de pension, Valenciennes.
Tison, instituteur, Anzin.
Trampont, géomètre, Valenciennes.

MM. Trinquet (Alfred), brasseur, Valenciennes.
Turbot, industriel, Anzin.

Varlet, notaire, Bouchain.
Vasseur (Hippolyte) directeur d'assurances, Valenciennes.
Veilhan, ingénieur des ponts et chaussées, Valenciennes.
Vérez, notaire, Saint-Amand.
Vernus (Émile), président du Conseil des prud'hommes, Valenciennes.

Wagret (Adolphe), maître de verreries, Conseiller d'arrondissement, Escaupont.
Weil (Hector), négociant, Marly.
Weil (Émile), maire, Conseiller général, Marly.
Wins (Léon), directeur de la sucrerie, Escaudain.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 23 décembre 1891.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie du soir.

MM. Van Hende, Warin, Crépin, Delessert, Leburque, Fernaux, membres du Comité d'Études, prennent place au bureau.

Nouveaux Membres. — Lecture est donnée des noms de 58 nouveaux membres admis par le Comité d'Études depuis la dernière Assemblée générale.

Congrès de 1892. — M. le Président informe l'Assemblée que la Commission chargée de l'organisation du Congrès s'est réunie le 17 décembre. L'ouverture du Congrès est fixée au lundi 1er août 1892. La Commission a décidé de prier M. PAUL CAMBON, membre de la Société, ancien Préfet du Nord, Ambassadeur de France à Constantinople, d'accepter les fonctions de *Président du Congrès*, et M. PIERRE FONCIN, Fondateur de la Société, Directeur honoraire et Inspecteur général de l'enseignement secondaire, celles de *Vice-Président.* — Une sous-Commission a été nommée pour élaborer le programme. — M. le Président s'est déjà assuré le concours de plusieurs savants, et six communications sont annoncées. — M. le Général Loizillon, commandant le 1er corps d'armée, « heureux de pouvoir montrer tout l'intérêt qu'il porte à notre Société », autorise officiellement M. le Colonel Penel, membre du Comité d'Études, à participer à l'organisation du Congrès.

Concours de Géographie. — Mme Delattre-Parnot a fait remettre au Président 200 francs pour être distribués en médailles aux jeunes filles dont les compositions auront mérité une mention spéciale dans les Concours de géographie de 1891 et de 1892.

Conférences. — M. Paul Crepy énumère les prochaines Conférences :

M. Desfontaines : La Polynésie.
M. Mathyss : L'Algérie vinicole.
M. Merchier : De Lille à Rochefort.
M. Édouard Blanc : Voyage en Asie centrale.
M. Théodore Barrois : Les ruines de Palmyre.
Etc., etc.

Séance solennelle de 1892.— La Séance solennelle de 1892 est fixée au 31 janvier. M. le Baron J. de Guerne relatera les voyages qu'il fit aux Açores avec le Prince de Monaco, à bord du yacht « l'*Hirondelle* ». Cette conférence, accompagnée de nombreuses projections à la lumière oxhydrique, sera suivie de la Distribution des Prix aux lauréats du Concours de 1891.

Membres Correspondants. — A l'unanimité, l'Assemblée proclame Membres Correspondants de la Société, pour services rendus à la science géographique, M. Du Fief, Professeur honoraire à l'Athénée royal, Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Bruxelles, et M. le Professeur Luciano Cordeiro, Secrétaire-Géneral de la Société de Géographie de Lisbonne.

Renouvellement partiel du Comité d'Études. — Il est procédé au renouvellement du tiers sortant des Membres du Comité d'Études. Sont élus :

Mgr Dehaisnes ; MM. Duburcq, Duflos, Fromont, Godin, Houbron, Lt-Colonel Penel, Petit-Leduc, Quarré-Reybourbon, Tilmant, Van Hende, Verly.

Communication. — M. G. Houbron fait une communication très intéressante sur « l'Amérique inconnue, territoires indiens du Grand-Chaco », d'après le journal de voyage du Vicomte de Brettes.

L'orateur fait parcourir à ses auditeurs les différents *toldes* indiens du Chaco septentrional.

C'est avec le plus vif intérêt qu'on écoute la parole chaude et élégante du jeune conférencier ; aussi les applaudissements ne lui sont-ils pas ménagés.

La séance est levée à dix heures et demie.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

UNE QUESTION NATIONALE

LE PORT DE ROCHEFORT

Au Congrès qui s'est tenu à Rochefort pendant le mois d'août 1891, j'ai entendu beaucoup de communications fort intéressantes. Une d'entre elles m'a surtout frappé, autant par la compétence de son auteur que par sa haute portée et son caractère d'intérêt national. Persuadé comme je le suis que de pareilles questions sont de celles propres à captiver nos lecteurs, j'ai demandé l'autorisation de la reproduire. Cette autorisation m'a été accordée dans les termes les plus élogieux pour la Société de Géographie de Lille. Je suis heureux d'en profiter et je suis convaincu que tous nos Sociétaires se joindront à moi pour adresser nos remerciements à l'aimable et savant correspondant qui a bien voulu accepter l'hospitalité de notre Bulletin.

A. Merchier.

La suppression du port de Rochefort a été demandée plusieurs fois, à la tribune de la Chambre des Députés, par M. de Douville-Maillefeu , elle a été demandée, également, dans une brochure sur laquelle le nom et la haute situation de l'auteur ont appelé une attention toute particulière.

Les arguments que l'on a fait valoir pour motiver cette grave détermination étaient puisés dans la nécessité impérieuse de restreindre les dépenses et les sacrifices imposés au pays ; ils s'appuyaient, également,

sur ces considérations qu'on arriverait, par suite de la diminution des frais généraux, à une utilisation meilleure et plus profitable des fonds alloués au budget de la marine.

De plus, on affirmait que toutes les exigences de l'avenir et du présent étaient assurées, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre, en conservant seulement : Cherbourg, sur la Manche ; Brest, sur l'Océan ; et Toulon sur la Méditerranée. On citait, également, comme devant être suivi, l'exemple de l'Angleterre et de l'Italie, n'ayant pas hésité à fermer, la première : les arsenaux de Deptford, de Woolwich et de Sheernes ; la seconde : ceux de Gênes et de Naples.

Enfin, on n'a pas craint d'avancer cette singulière assertion : « Au- » trefois, on avait reconnu comme très utile d'avoir, dans l'intérieur » d'un fleuve, un arsenal où l'on pût construire à l'abri de l'ennemi ; » aujourd'hui, on pouvait dire que cette raison ne subsistait plus. » (Discours de M. de Douville-Maillefeu).

Ce n'est pas la première fois que des arguments ou des considérations de même valeur ont été développés. Toutes les fois que notre pays a traversé une crise, à l'époque de la Restauration, en 1848, la question de la suppression du port de Rochefort a été agitée. Il était donc facile de prévoir que cette question se présenterait de nouveau après la malheureuse guerre de 1870, alors que, frappés par l'adversité, obligés de payer une rançon presque incroyable, il était nécessaire de demander des sacrifices à tous nos grands services et de les imposer à la douleur des ministres qui étaient forcés de les subir.

Mais si, en 1819, alors que la question d'être ou de ne pas être était posée pour la marine militaire en France ; mais si, après l'enquête parlementaire de 1850, la nécessité de maintenir Rochefort a été reconnue, on doit croire que cette nécessité s'impose d'elle-même et qu'il se trouvera encore assez de bons esprits pour l'affirmer de nouveau et la faire prévaloir devant les Chambres.

Aussi bien, il faut le dire immédiatement, le moment serait singulièrement choisi pour porter ce premier coup à notre établissement naval et penser volontairement à réduire nos moyens de protection, alors que tous les États européens font, simultanément, les efforts les plus énergiques pour augmenter leurs marines ; alors que l'Angleterre, avec ses arsenaux, ses usines immenses, travaille jour et nuit, pour ainsi dire, à construire des bâtiments, forger des cuirasses de plus en plus épaisses, des canons de plus en plus puissants ; alors que l'Italie, malgré la faiblesse relative de ses budgets, met en chantier le

Dandolo et le *Duilio*, les plus puissants navires de notre époque, jette des centaines de millions dans la construction de l'arsenal de la Spezzia sur la Méditerranée, vote de grosses sommes pour l'amélioration de Venise sur l'Adriatique, malgré les difficultés qu'offrent ses passes, et considère encore comme indispensable la création d'un troisième grand port, à Tarente, dans le sud de l'Italie.

Alors que la Russie crée de nouveaux types : que l'Allemagne, voulant être à la fois grande puissance militaire et grande puissance maritime, fait de Kiel et de Wilhelmshafen, au fond de la Jahde, des arsenaux de premier ordre, pense sérieusement à creuser un canal de jonction entre la Baltique et la mer du Nord, et travaille, lentement mais sûrement, à s'élever, si nous n'y prenons garde, au rang de seconde puissance maritime qui, jusqu'ici, était dévolu à la France.

Alors enfin que la Turquie elle-même a créé, à Constantinople, un arsenal qui, avec trois ou quatre cents ouvriers européens pour diriger et entraîner les indigènes, marcherait de pair avec les premiers établissements de l'Europe.

Ces considérations sur l'impulsion que toutes les nations de l'Europe impriment à l'accroissement de leur établissement naval, et cela non seulement au point de vue de leur matériel combattant, mais aussi à celui du développement des arsenaux ; ces considérations doivent être longuement méditées.

Elles doivent avoir une grande valeur auprès de tout esprit sérieux, animé vraiment du désir de rendre à notre pays sa supériorité ; elles doivent surtout nous mettre en garde contre tout entraînement irréfléchi qui, sous prétexte de sauver le reste, veut faire la part du feu, et n'hésite pas, pour ce qui regarde particulièrement Rochefort, à détruire d'un seul coup de plume ce qui a demandé tant de temps et de millions, sans se préoccuper des conséquences que cette destruction amènerait. Ne doit-on pas craindre, d'ailleurs, que quelques pierres détachées de l'édifice, finissent par le faire crouler complètement ?

Toutefois, à l'appui des considérations précédentes, il est bon de reprendre les arguments présentés dans la brochure précitée ou développés devant le Parlement pour motiver la suppression des ports secondaires, et notamment celui de Rochefort, dont on veut seulement s'occuper ici.

Tout d'abord, on invoque la concentration du travail producteur, acquérant ainsi une rapidité qui serait un accroissement de force, en même temps que cette concentration le débarrasserait de charges

administratives écrasantes. A l'appui de cet avantage, on cite l'exemple du manufacturier qui, certes, n'aurait pas agi autrement. Il est évident que la réduction des frais généraux, la simplification des formes administratives sont des avantages précieux ; mais ce que peut faire un manufacturier, l'État peut-il le tenter ? L'un et l'autre sont-ils placés dans les mêmes conditions ? Enfin, l'État ne doit-il s'occuper, comme le manufacturier, que de la fabrication et de l'écoulement de ses produits ? A toutes ces questions, on doit répondre négativement ; et ce qui est vrai pour le manufacturier, devient très contestable pour l'État. Ce dernier, dans la question des arsenaux, doit non seulement se préoccuper des fabrications multiples qui se gêneraient, si elles étaient placées les unes à côté des autres ; mais il doit aussi se préoccuper d'armements et de désarmements, d'organiser et d'instruire un nombreux personnel, de l'administrer, de le faire soigner, de le loger dans des établissements vastes, aérés et convenablement disposés.... Il doit aussi protéger les intérêts du commerce sur toutes les mers du monde ; enfin, concourir à la défense et à l'indépendance du pays, soit en repoussant les tentatives de l'ennemi sur notre frontière maritime, soit en allant chercher l'ennemi chez lui et en l'attaquant sur ses propres côtes.

Certes, c'est là une tâche autrement compliquée que celle du manufacturier, et il y a lieu de douter qu'elle puisse être accomplie par les mêmes procédés ; il y a lieu également de craindre qu'en réduisant les centres d'action, on ne nuise au succès des opérations multiples que cette tâche comporte.

Mais envisageons seulement, pour le moment, la question de production. Oserait-on affirmer que les grands ports pourraient produire à la fois tout ce qui est nécessaise, qu'ils pourraient suffire à la fois aux travaux de construction et à ceux d'armement ? Et, si l'on prononçait la suppression des ports secondaires et des établissements hors des ports, n'aurait-on pas à craindre d'être obligé de créer dans les grands ports, si les localités s'y prêtaient, de nouveaux ateliers qui occasionneraient des dépenses que ne couvriraient pas les prétendues économies provenant de la suppression prononcée ?

Ainsi, Toulon, dont l'étendue a plus que triplé depuis une trentaine d'années ; Toulon, où des sommes colossales ont été dépensées en outillage, en constructions neuves, en bassins, en travaux de défense, *sans cependant qu'on soit parvenu à assurer sa sécurité* ; Toulon, notre premier grand port, est plutôt un port d'armement, de désarmement,

de réparation, de ravitaillement, de préparations d'expédition, qu'un port de construction ; Toulon, tel qu'il est, est obligé de demander ses canons à Ruelle, ses chaudières et ses machines à Indret, ses plaques à l'industrie.

Il en est de même de Brest, qui, resserré entre les collines qui l'entourent, n'est guère susceptible, à moins d'immenses dépenses, de se développer davantage.

Reste Cherbourg, où les millions ont été jetés à pleines mains. Cherbourg ! Mais, il faut oser le dire, car c'est la vérité, Cherbourg, qui était une grande idée et avait sa raison d'être à l'époque de la marine à voiles, Cherbourg ne présente plus aujourd'hui les conditions que nécessite la sécurité d'un arsenal et serait forcé d'abdiquer devant les longues portées de l'artillerie nouvelle. Dans le cas d'une guerre maritime sérieuse, il faudrait donc, ainsi qu'il fut fait en 1870, s'empresser, à la première alarme, de l'évacuer sur un autre port. Si, de plus, à ces considérations on ajoute qu'en cas de guerre avec l'Angleterre, une croisière qui s'établirait entre Portland et Aurigny comme points extrêmes, aurait le double effet de barrer la Manche et d'isoler Cherbourg des autres ports, on arrive à se demander si vraiment il n'y a pas lieu de regretter les immenses dépenses qui ont été faites à Cherbourg ?

De cette discussion sur nos trois grands ports, il résulte qu'à côté de Cherbourg, gravement compromis et peut-être anéanti ; de Toulon, dont la sécurité serait très incomplète ; de Brest, qui ne peut pas être augmenté, il faut d'autres établissements pouvant leur venir en aide, et où, à l'abri du feu de l'ennemi, en dehors du trouble causé par les armements répétés, on puisse construire et produire en tout temps, en toute circonstance, pendant la paix et surtout pendant la guerre.

Or, nul port, plus que Rochefort, dont l'attaque par terre et par mer serait très difficile, sinon impossible, nul port ne satisfait mieux à ces conditions. Aussi, quand, à propos des doutes qui s'élevaient sur la nécessité de conserver à Rochefort toute son importance, l'amiral Laplace répondait au président de la Commission d'enquête de 1850, qu'il considérerait comme un *grand malheur* que l'importance de Rochefort fût diminuée, l'amiral Laplace était dans la vérité.

Ce qui était vrai à cette époque est également vrai aujourd'hui. Aujourd'hui, comme autrefois, peut-être même plus qu'autrefois, la suppression du port de Rochefort serait un grand malheur et ce serait

se tromper étrangement que de supposer que cette suppression pût servir les intérêts présents ou futurs du pays.

Mais les Anglais, dit l'auteur de l'article de la *Revue des Deux-Mondes*, dans un but d'économie, ont procédé de cette façon lorsqu'ils ont, il y a quelques années, supprimé Deptford, Woolwich, Pembroke. Dans son discours à la Chambre, M. de Douville-Maillefeu répète les mêmes assertions et ajoute de plus que l'Italie, mettant l'intérêt général au-dessus des intérêts particuliers, n'a pas hésité à suivre cet exemple, en fermant les arsenaux de Gênes et de Naples.

A cela nous répondrons, d'abord pour l'Italie, que l'arsenal de Gènes n'a jamais été un arsenal maritime, dans le sens vrai du mot; que, s'il suffisait au royaume de Sardaigne lorsque celui-ci ne possédait que quelques bâtiments de faible dimension, il devait forcément disparaître lorsque ce royaume est devenu le royaume d'Italie et lorsque, sous l'impulsion d'un grand homme d'État, il a voulu prendre rang parmi les puissances maritimes. Gênes, avant tout, grande place de commerce, au lieu d'être lésée par cette suppression, n'a eu qu'à s'en féliciter, par suite de l'expansion qu'a pu prendre son port de commerce. Nous dirons aussi que l'arsenal de Naples existe toujours et qu'il constitue le second établissement de l'Italie, avec le chantier de Castellamare, succursale de cet arsenal où ont été lancés le *Principe-Amedeo*, plusieurs frégates cuirassées, et où fut mis en chantier le *Dandolo*, représentant le type le plus complet du fort cuirassé porté sur un flotteur.

Si l'on veut parler d'économies profitables, réalisées par des réductions, ce n'est certes pas l'Italie qu'il faut citer.

Quant aux prétendues réductions de l'Angleterre, nous ferons remarquer que Deptford n'était qu'un chantier de construction et que les bâtiments qui descendaient de ce chantier étaient armés à Sheernes, que les mêmes circonstances existaient pour Woolwich, dont le port d'armement était à Green-Hite, à 18 kilomètres en aval; que, d'ailleurs, à côté de Woolwich, port de construction, existait un arsenal militaire, où l'on s'occupait surtout de ce qui regarde l'artillerie, et que, par l'importance et le développement qu'il a pris depuis l'augmentation incessante du poids des pièces de canon, cet arsenal devait nécessairement absorber le chantier de construction.

Quant à Pembroke, non seulement il n'a pas été supprimé, mais jamais il n'a été plus actif qu'aujourd'hui comme chantier de construction.

Comparer au prétendu arsenal de Gênes, à Deptford, à Woolwich, l'arsenal de Rochefort, afin de conclure de la suppression des premiers à la suppression du second, ce serait donc faire une grave erreur et une étrange confusion.

Aussi bien, est-il juste de comparer toujours ce qui se fait en France avec ce qui se fait en Angleterre? Nous ne le croyons pas. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'en Angleterre l'industrie est outillée pour tout produire, et que l'Amirauté dispose de ressources inépuisables quand elle s'adresse à cette industrie. En France, il est loin d'en être ainsi, car nous n'avons guère que l'établissement des forges et chantiers de la Méditerranée qui soit outillé de façon à accepter des commandes importantes du Gouvernement. Et encore, cet établissement n'a-t-il pas par lui-même d'existence assurée : sans l'État, qui le soutient et le fait vivre par ses commandes, il serait probablement dans une situation fort précaire. Aussi, en s'adressant à cet établissement et à quelques autres qui lui sont fort inférieurs, doit-on le faire avec prudence et dans une certaine mesure ; et ce serait se préparer de graves mécomptes que de réduire les moyens de production que possède l'État, en se réservant de s'adresser à ces établissements pour les remplacer.

Comme conséquence de la suppression du port de Rochefort, on fait ressortir l'économie résultant de la diminution des charges écrasantes que comporte tout arsenal. A ce sujet, nous admettons très volontiers qu'on puisse simplifier les formes administratives, réduire peut-être la note de ce que l'armée appelle les non-combattants ; mais de la possibilité de ces réductions arriver à la suppression d'un arsenal, il y a une distance immense qu'il serait très dangereux de franchir.

Un arsenal, en effet, n'est pas seulement le creuset où s'élaborent, se préparent, se mettent en œuvre tous les éléments divers qui constituent une force maritime quelconque ; c'est aussi le centre, le chef-lieu d'un arrondissement maritime, duquel s'expédient et vers lequel convergent, par le moyen du préfet maritime, tout ce qui concerne l'administration du nombreux personnel réparti sur nos côtes, le commandement de ce personnel, la gestion et la défense de ses intérêts, la discussion et la réglementation de toutes les choses de la mer : inscription maritime, pêche, domaine de l'État, développement de l'industrie huîtrière. Comme commandant en chef, le préfet maritime est aussi le chef de la défense de la frontière maritime.

La répartition de la population maritime, les considérations tirées de la configuration géographique du sol ont amené la division de la France

maritime en cinq arrondissements. Si vous supprimez un de ces arrondissements, l'équilibre sera rompu : la confusion, le trouble, le désordre s'établiront où règnent l'ordre, la hiérarchie, la discipline.

Il faudra cependant continuer à administrer le personnel de cet arrondissement, mettre quelque chose à la place de la préfecture maritime et du corps administratif et militaire qui gravite autour d'elle. Il faudra en venir aux expédients ou modifier complètement tout le système.

Ce sera très grave, et devant cette gravité, il est grandement désirable qu'il ne se trouve pas quelque réformateur assez audacieux, ou assez peu au courant des choses de la marine, pour tenter cette suprême expérience.

La suppression de tout arsenal serait donc, au point de vue administratif, une chose extrêmement fâcheuse, puisqu'elle entraînerait avec elle la suppression de l'arrondissement maritime ; celle du 4e arrondissement, conséquence de la suppression de Rochefort, a surtout ce caractère par suite de son étendue, par suite aussi de la distance très grande qui sépare son chef-lieu des chefs-lieux voisins et des grands centres de commerce maritime qu'il renferme.

Ainsi donc, au point de vue de la réduction des frais généraux, par suite de la concentration des travaux dans les grands ports de Brest, Toulon, Cherbourg et de la diminution des charges administratives aussi bien qu'à celui qui nous est donné par l'exemple des autres nations, on peut affirmer que la suppression du port de Rochefort serait loin de conduire au but qu'on se propose.

Quant à l'assertion de M. de Douville-Maillefeu prétendant que « si » autrefois on a reconnu comme très utile d'avoir dans l'intérieur d'un » fleuve, un arsenal où l'on puisse construire, à l'abri du feu de l'en- » nemi, aujourd'hui on peut dire que cette raison n'existe plus », elle est au moins singulière dans la bouche d'un ancien officier de marine, et il ne faut pas avoir notion de l'artillerie nouvelle et de ses formidables effets pour la soutenir ; aussi, ne doit-on la retenir que comme un argument en faveur de Rochefort.

En parlant de nos grands ports, nous avons dit à quels dangers seraient exposés Toulon et Cherbourg, surtout Cherbourg ; on aurait pu ajouter qu'à Brest on eut un moment d'alarme très sérieuse, lorsqu'en 1870, au moment de la déclaration de guerre, on apprit que l'escadre allemande avait inopinément quitté, pour une destination inconnue, la rade anglaise sur laquelle elle était mouillée. Ces faits, qu'on ne peut

mettre en doute, démontrent que la défense des ports ne saurait être laissée uniquement à l'artillerie et à des forts, et qu'il faut, pour les mettre complètement à l'abri d'un coup de main de l'ennemi, des obstacles matériels qui l'empêchent de s'avancer à portée de canon de l'arsenal. Mais, si les conditions de la défense ont changé complètement depuis trente-cinq ans ; si les meilleures défenses sont celles de la nature, n'est-il pas juste de reconnaître, en outre, que les raisons qui rendent les autres arsenaux plus facilement attaquables donnent à l'inexpugnabilité du port de Rochefort une importance plus grande. A ce propos, il est bon de faire remarquer, puisqu'on cite souvent l'exemple de nos voisins, que l'Angleterre tend à faire son principal arsenal de Chatham, dont la position présente beaucoup d'analogie avec celle de Rochefort, et le met à l'abri d'un bombardement ;

Que l'Italie, pour procurer à l'arsenal de la Spezzia l'avantage dont M. de Douville-Maillefeu fait si peu de cas, n'a pas hésité à barrer le golfe de la Spezzia, par une digue sous-marine qui n'aura pas moins de 3,000 mètres d'étendue et qui, avec le concours de formidables forts, armés de canons des plus gros calibres, tiendra les bâtiments ennemis hors de portée de l'arsenal ;

Que l'Allemagne a fondé, au fond de la Jahde, Wilhemshafen, dans une position que les difficultés du chenal rendent inabordable ;

Qu'enfin la Russie néglige Sébastopol et porte sur Nikolaïef ses principaux efforts.

Après avoir montré l'inappréciable avantage que possède si complètement l'arsenal de Rochefort sur tous les autres arsenaux, par suite de son éloignement du littoral, il est utile de dire que ce port offre tous les éléments nécessaires à la construction et aux réparations de nombreux navires ; qu'il possède trois bassins de radoub, dont un peut recevoir les plus grands bâtiments ; que ses ateliers, tels que la fonderie, l'ajustage, la chaudronnerie, les grandes forges, la garniture, la voilerie, sont en mesure de faire face aux plus larges exigences de la guerre ; que les magasins des vivres sont aussi vastes que possible et qu'on y fabrique, en grand, le biscuit, les conserves de toute sorte nécessaires à l'approvisionnement des autres ports ; que ses casernes d'infanterie de marine et des équipages de la flotte, récemment construites, sont admirablement appropriées à leur destination ; que son hôpital peut être considéré comme un des plus beaux de l'Europe ; qu'on a installé dans l'arsenal, il y a quelques années, une grue monu-

mentale pouvant hisser 50 tonneaux et dont le voisinage de Ruelle rend l'usage indispensable.

Il faut faire remarquer aussi, qu'à côté du port de Rochefort, on trouve la fonderie de Ruelle dans le haut de la Charente ; que pour l'expédition dans les autres ports et les mouvements des gros canons de Ruelle, la nécessité d'un arsenal au bas de la Charente s'impose sérieusement. Disons, aussi, que Rochefort, malgré le nombre trop restreint de ses ouvriers et les faibles ressources qui lui sont allouées, construit tout aussi bien, aussi promptement et à meilleur marché que les autres ports ; qu'il suffit, comme ces derniers, à toutes les obligations qui lui sont imposées : que jamais un type nouveau n'a été créé sans qu'on l'ait vu, immédiatement, paraître sur ses chantiers ; qu'il a souvent devancé les autres ports, de plusieurs années, dans la réalisation des progrès de l'époque (atelier d'ajustage, construction des premiers bateaux à vapeur dignes de ce nom : *Sphinx*. *Véloce*, etc. ; construction du bateau plongeur).

Et c'est un arsenal ainsi outillé qui, pour ne citer que les meilleurs, a fourni à la marine à voile les plus beaux bâtiments : la *Ville de Paris*, le *Louis XIV*, l'*Inflexible*, le *Duguesclin*, la *Gloire* ; à la marine à vapeur : le *Berthollet*, le *Gomer*, le *Descartes*, le *Vauban*, l'*Asmodée*, le *Mogador* ; plusieurs vaisseaux du type *Napoléon*. Ses plus grands transports : *Creuse*. *Corrèze* ; à la marine cuirassée la frégate la *Guyenne*, citée dans les escadres pour la perfection de son armement, les corvettes *Montcalm*, *Armide*, *Tigre*, plusieurs batteries flottantes ; à la flotte des croiseurs rapides : la *Flore*, la *Sémiramis*, le *Fabert*, le *Duquesne*, et une grande quantité d'avisos rapides ;

Et c'est un pareil arsenal qui a longtemps concouru aux expéditions entreprises par la France depuis 1819 ; qui, dans la malheureuse guerre dernière, après avoir armé plusieurs bâtiments pour les stations lointaines, expédié aux armées des bataillons d'élite de fusiliers et de canonniers marins, sa brave infanterie de marine, rendu possible et prolongé la défense de Paris par l'envoi de ses gros canons, a encore contribué à la défense du pays par la fabrication d'un matériel de guerre considérable ;

Et c'est un pareil arsenal qui représente une valeur en immeubles, ateliers, etc., de plus de 40 millions : c'est un pareil arsenal dont on propose sérieusement la suppression ; et cette proposition, dit-on, trouverait dans les commissions du budget, dans les hautes sphères

gouvernementales, peut-être même chez plusieurs officiers supérieurs et généraux de notre marine des oreilles complaisantes ! ! C'est vraiment à ne pas y croire, et à se demander si, quand toutes les autres nations, et même celles nées d'hier, veulent grandir, la France, notre pauvre France, à laquelle on arrache peu à peu, par un travail incessant mais continu, les éléments de sa puissance, n'est pas définitivement sur le point d'abdiquer ? (1)

Mais continuons l'exposé des motifs qui doivent réagir contre le mauvais vouloir à l'égard de l'arsenal de Rochefort, contre le parti-pris non seulement de ne rien faire pour le soutenir, mais peut-être d'arriver à le laisser mourir de mort lente, en accentuant chaque année sa décadence.

Après avoir cherché à détruire les arguments, plus spécieux que réels, élevés contre cet arsenal dans les discours de tribune, allons au devant de ce qui pourrait être dit au sujet des inconvénients qu'il présente ; cherchons si ces inconvénients ne pourraient pas être atténués, supprimés ; et montrons les avantages qui résultent de ces inconvénients.

Commençons par la rade, ou plutôt par les rades qui sont le complément nécessaire de tout arsenal maritime.

Tout le monde sait que l'arsenal de Rochefort est situé sur la rive droite de la Charente qui, après un parcours plus ou moins sinueux de 22 kilomètres, débouche dans la rade de l'île d'Aix. Cette rade est formée par l'île du même nom, le banc sur lequel est construit le fort Boyard, les dangers qui prolongent l'île Madame dans le N. et le N.-E., et le banc de vase de l'embouchure de la Charente. Suivant le mouillage qu'on prend, on trouve des fonds de 15 à 8 mètres. Tous ces mouillages ont à peu près les mêmes propriétés ; on y a partout une tenue excellente et on est à l'abri de tous les vents, excepté de ceux du N.-O. Les bancs n'ont jamais été déplacés par les tempêtes. Il n'y a pas d'exemple, même par les coups de vent de N.-O., qu'un navire ait chassé sur ses ancres ; les fonds bordant le littoral sont d'une telle nature qu'un bâtiment pourrait le plus souvent y faire côte impunément.

---

(1) Si Rochefort avait reçu une part, même modérée, des millions si généreusement dépensés à Brest, Cherbourg, Toulon, il serait, aujourd'hui, le plus avantageux de nos arsenaux.

En avant de cette rade se trouve la rade des Basques, circonscrite par les îles de Ré, d'Oléron, d'Aix et diverses parties de la côte, et dans laquelle on pénètre par le pertuis Breton et celui d'Antioche.

Parallèlement à la rade de l'île d'Aix, entre le banc de Boyard et la côte de l'île d'Oléron, se trouve la rade des Trousses ; sur cette rade on est plus abrité des vents de la partie de l'Ouest que sur la rade de l'île d'Aix ; les navires de grand tirant d'eau éprouvent un peu plus de difficultés à y arriver, par suite des bancs du S.-E., et de la traverse qu'on ne peut guère franchir qu'à marée haute. Sur la rade des Basques et des Trousses, le mouillage est aussi sûr que sur celle de l'île d'Aix.

A la sortie de la Charente, on trouve donc des rades magnifiques, extrêmement sûres et qui, par leurs dimensions et la facilité qu'on a d'y pénétrer, seraient un excellent lieu de manœuvre et d'exercice pour les évolutions des escadres. Enfin, le service de mouches à vapeur et de remorqueurs rend, aujourd'hui, faciles les communications entre le port et ces rades.

En temps de paix, tout est donc pour le mieux.

— Mais en temps de guerre ? s'écrient les détracteurs, hélas ! trop nombreux du port de Rochefort, détracteurs, soit dit en passant, qui l'abîment d'autant plus que beaucoup d'entre eux ne l'ont jamais vu, ni jamais étudié ; mais, en temps de guerre, toutes ces facilités, tous ces avantages deviennent des inconvénients très graves !

Nous ne croyons pas que ces inconvénients aient une pareille gravité. Et d'abord, toutes ces rades, par la multiplicité de leurs issues, permettent d'échapper facilement à la surveillance de l'ennemi. D'un autre côté, la défense mobile de mer, appelée à jouer un grand rôle dans la défense des côtes, peut s'abriter dans les nombreux ports de la côte Est de l'île de Ré, de la Rochelle, derrière Enet, entre cette île et l'île d'Aix, sur la rade des Trousses, dans les couraux, et, de là, se jeter brusquement sur les envahisseurs en profitant des avantages que donne la surprise, jointe au moindre tirant d'eau et à une parfaite connaissance du pilotage.

En ce qui regarde particulièrement la rade de l'île d'Aix, depuis 1809, qui vit s'accomplir le désastre maritime connu sous le nom d'affaire des Brûlots, la construction du fort Boyard, qui, s'il eût existé alors, eût probablement empêché cette affaire ; celle des batteries des Saumonards, de Boyardville, de l'île d'Aix, de Coudepont, du fort

Liédot et de l'île Madame ont singulièrement modifié l'état des choses au point de vue de l'avantage de la défense.

Sans doute, par snite des progrès de l'artillerie et de l'adoption du cuirassement, ces ouvrages ont besoin d'être remaniés, d'être pourvus de canons de gros calibre; mais toutes nos défenses du littoral en sont là, et ces modifications d'armement, ces remaniements d'ouvrages s'imposent aussi bien pour la défense des rades des autres ports que pour celle des rades de Rochefort.

Comme complément de défense entre l'île d'Aix et le ford Boyard, on peut très bien, au moyen des torpilles électro-automatiques, établir une défense sous-marine très efficace pour protéger les navires au mouillage de l'île d'Aix.

Il faut observer aussi que ce qui était possible en 1809, contre des bâtiments à voiles, que le vent debout et la marée retenaient au mouillage et livraient aux tentatives audacieuses d'ennemis favorisés par ce même vent et cette même marée, ne pourrait guère être tenté contre des bâtiments que leur machine mettrait à même d'appareiller, comme ils voudraient; qu'avec des garde-côtes, des canots-torpilles, des pièces à très longue portée, on ne laisserait pas les navires ennemis, mouillés tranquillement sur la rade des Basques, préparer leurs moyens d'attaque.

L'ennemi voudrait-il essayer du choc, outre l'obstacle de la ligne de torpilles dont nous avons parlé plus haut, il aurait à craindre le peu de développement en arrière du mouillage des bâtiments, développement qu'on pourrait encore diminuer en rapprochant les navires aussi près que possible des bancs de vase de l'embouchure du fleuve, et pour prix de son audace, l'assaillant pourrait très bien rencontrer un échouage sur ces bancs.

D'ailleurs, si la rade de l'île d'Aix (1) n'offre pas, contre les tentatives de l'ennemi, une sécurité complète, rien n'empêche d'aller la chercher sur la rade des Trousses, où elle sera aussi absolue que possible. Les feux des Saumonards, de Boyard, la situation en dedans de la pointe des Saumonards, les dangers qui s'étendent tout le long et assez au large de la côte de l'île d'Oléron, défendent cette rade des feux du large. Une ligne de torpilles s'appuyant sur la batterie des

---

(1) Au point de vue de la sécurité contre les attaques de l'ennemi, la rade de l'île d'Aix est dans les mêmes conditions que les rades de tous nos arsenaux.

Saumonards et le fort Boyard ; les difficultés de la tourner par le Sud ; l'étroitesse même de la passe du Nord, qui exige pour être suivie, la vue d'amers très éloignés ; quelques bateaux-torpilles cachés par la côte des Saumonards, la préserveraient de toute tentative de la part d'un ennemi voulant la forcer.

Afin de compléter la défense de la rade de l'île d'Aix et assurer l'inviolabilité de la Charente, on a parlé d'utiliser les rochers de Charenton et surtout celui des Fontenelles, en y établissant des forts cuirassés à tourelles. Ce serait à étudier ; mais nous ne pensons pas que ce soit absolument nécessaire. Quant à la défense de la Charente, les obstacles naturels ou artificiels suffisent : il est donc inutile d'en parler.

La possibilité de défendre les rades de Rochefort avec succès étant démontrée, arrivons à la navigation de la Charente.

Que n'a-t-on pas dit sur, ou plutôt, contre cette navigabilité ? On est bien obligé cependant de reconnaître qu'un seul accident sérieux, celui du *Fougueux*, s'est produit depuis que le port existe. Et pourtant, depuis cette époque mémorable où, dans l'espace de douze ans, de 1666 à 1678, Rochefort mettait à l'eau 24 vaisseaux, jusqu'à nos jours, que de bâtiments de toute espèce appartenant au port ou venant des autres ports : navires à voiles, à vapeur, à roues, à hélices, cuirassés, béliers, ont descendu ou monté cette Charente si décriée ! On peut donc avancer, sans crainte d'être contredit, et avec pièces en mains, que la sécurité de la navigation de la Charente est aussi complète que possible. Sans doute, il y a eu des fausses manœuvres, des échouages ; mais, grâce à l'action des marées, grâce à la nature particulièrement protectrice des vases, ces échouages, ces fausses manœuvres, d'ailleurs assez rares, n'ont jamais eu de suites fâcheuses. Il faut dire aussi que pendant longtemps, par suite de l'ignorance dans laquelle on était des lois de la propagation des marées, on était obligé de s'en rapporter aux indications des pilotes qui, souvent effrayés de la responsabilité qui pesait sur eux, se réservaient toujours une marge considérable, exagéraient peut-être en paroles les difficultés, pour se donner plus de mérite.

De là, en partie, les bruits sur la mauvaise réputation de la Charente, qu'accueillaient facilement, trop facilement souvent, les officiers qui, certes, sur rade de l'île d'Aix ne trouvaient pas toutes les commodités de la rade de Toulon, par exemple.

De là, chose plus grave, l'utilisation incomplète des hauteurs des

pleines mers ; ce qui a souvent grevé les armements de frais de travaux sur rade qui auraient pu être évités.

Cette opinion était celle de l'amiral Laplace, devant la commission d'enquête de 1850. C'est également celle de beaucoup d'officiers, de directeurs des mouvements du port, qui, lors de la descente des plus grands navires construits à Rochefort : de la *Ville de Paris*, des premiers vaisseaux à hélice, du cuirassé la *Guyenne*, ont constaté, *de visu*, que le problème était toujours résolu dans de bien meilleures conditions que celles annoncées ou supposées d'avance.

Aujourd'hui que la rivière est bien connue, que des règles fixes ont été établies par la direction des mouvements du port, à la suite des études du commandant Bona-Christave et des travaux hydrographiques de M. l'ingénieur Delbalat, beaucoup de ces inconvénients ont disparu, et les mouvements des plus grands navires dans la Charente n'effraient plus personne, à Rochefort du moins.

Il y a cependant des précautions à prendre : mettre les navires sans différence de tirant d'eau, suivant le coefficient de marée, ne pas dépasser un certain tirant d'eau qui peut varier en malines de 6^m 40 à 7^m 40, en se conservant une marge très suffisante, marge calculée et que la réalité rend toujours plus considérable.

Cette profondeur était suffisante, même pour les vaisseaux à trois ponts (*Ville de Paris, Louis XIV*), en profitant de certaines malines et à condition de compléter l'armement en rade. C'était là un inconvénient dont on ne saurait nier la gravité. Toutefois, cet inconvénient est bien atténué aujourd'hui, par l'organisation du service des canonnières et des remorqueurs dont nous avons parlé plus haut ; il faut considérer aussi que l'approvisionnement de combustible constitue un lest volant très avantageux pour modifier considérablement et à volonté, le tirant d'eau et l'assiette du bâtiment. On peut donc faire partir les plus grands bâtiments avec leur armement complet et une très petite provision de charbon, se réservant d'attendre l'arrivée sur rade pour embarquer le reste. On rentre ainsi dans les conditions générales de tous les bâtiments qui, une fois armés, font leur charbon sur rade. Avec des moyens préparés d'avance, avec les commodités d'embarquement et d'arrimage que présentent les briquettes dont l'usage est devenu général, l'opération d'embarquement du combustible n'est d'ailleurs jamais bien longue.

C'est ainsi que pendant l'été de l'année 1876, lors de la venue de la division de la Manche sur la rade de l'île d'Aix, quatre à cinq cents

tonneaux de charbon ont été embarqués en moins de vingt-quatre heures.

C'est ainsi qu'on a opéré pour les grands navires qui ont descendu la Charente pendant ces dernières années : *Guyenne*, *Armide*, *Montcalm*, *Flore*, *Victoire*, *Tigre*, qui auraient pu prendre la mer et dont quelques-uns l'ont prise après un très court séjour en rade. Deux de ces navires, *Flore* et *Tigre*, ont été conduits du port en rade dans les mois de juin et de juillet, par des malines dont les coefficients étaient relativement faibles, et dans les conditions de descente indiquées précédemment. Cette opération s'est effectuée sans difficulté pour tous les bâtiments cités, et, dans les endroits difficiles, la *Guyenne*, qui peut être considérée comme un bâtiment de première grandeur, avait une quantité d'eau notable sous la quille.

Malgré les assertions produites à cet égard, il est donc certain que, dans les grandes marées, la Charente présente une profondeur suffisante pour que la plupart des grands bâtiments de l'époque puissent descendre de Rochefort à l'île d'Aix sans courir aucun risque et presque entièrement disposés à prendre la mer et à combattre.

Mais si, pour les grands cuirassés ou les bâtiments analogues, on est tenu d'attendre certaines marées, on n'est pas obligé d'agir ainsi pour tous ceux dont les tirants d'eau ne dépassent pas 5^{m} 40. Pour les derniers, en effet, en manœuvrant convenablement l'approvisionnement du combustible et à moins de cas exceptionnels qui se produisent peut-être une fois ou deux dans l'année, on est assuré de pouvoir à toutes les marées les faire descendre de Rochefort à l'île d'Aix ou remonter de l'île d'Aix à Rochefort.

Or, à partir du type *Bélier* ou *Tigre*, dont le tirant d'eau maximum est 5^{m} 50, que d'autres types ont des tirants d'eau inférieurs : garde-côtes *Tempête*, aux tirants d'eau de 5^{m} 10 ; croiseurs de 2e, 3e et 4e rangs, aux tirants d'eau de 4^{m} 78 à 3^{m} 20 ; transports, petites canonnières armées des plus gros calibres, bateaux-torpilles de toutes dimensions !

A côté des grands navires qu'on enverrait à un moment donné dans un autre port, on voit donc qu'on pourrait plus particulièrement réserver à Rochefort, pour y être construits et armés couramment, une grande quantité de bâtiments, et cela sans nuire en rien à l'active production des autres ports.

Quand on a le canon de 100 tonnes, quand on parle déjà en Prusse d'un canon de 150 tonnes ; quand le duel entre le canon et la cuirasse

paraît prendre fin et que le canon triomphe ; quand s'accentue la tendance à porter les luttes maritimes sur les côtes et dans les bassins les moins profonds, n'est-il pas logique de croire que l'ère des immenses cuirassés aura une fin prochaine ? N'est-il pas logique de croire qu'aux *Dandolo* et aux *Duilio* succèderont des navires plus légers, maniables, atteignant de grandes vitesses, beaucoup plus profitables pour l'attaque et pour la défense que les premiers ?

Eh bien ! du moment que la question de supériorité militaire des navires de moindre tirant d'eau sur ceux de grandes dimensions sera considérée comme résolue, est-ce que tous les prétendus inconvénients de Rochefort, sous le rapport du peu de profondeur de sa rivière, ne disparaîtront pas ?

Dans toutes les considérations précédentes, nous avons parlé de la Charente telle qu'elle est, et nous avons montré qu'en somme, elle était utilisable pour toute espèce de bâtiment.

Mais si, au lieu de montrer, à l'égard de l'arsenal de Rochefort, un mauvais vouloir contre lequel, hélas ! rien n'est venu réagir, contre lequel n'ont pas suffisamment protesté ceux auxquels leur haute position imposait le devoir de le faire ; si, au lieu de laisser chaque jour la décadence de Rochefort augmenter, on eût voulu entrer dans la voie des améliorations, ces améliorations eussent-elles été possibles ? Nous en sommes sûr, et nous pensons aussi que ces améliorations auraient pu être obtenues sans grands frais.

La première et la plus urgente de toutes consisterait à assurer la navigation de la Basse-Charente, la destruction des obstacles qui, s'ils ne s'opposent pas complètement au passage des grands bâtiments, le rendent délicat et praticable seulement dans certaines circonstances de marée.

Cette question a préoccupé, de tout temps, les esprits sages et justes qui ont vraiment compris l'importance du port de Rochefort ; aussi, pour sa solution, plusieurs projets ont-ils été présentés à diverses époques.

Tout d'abord, on pourrait chercher à améliorer le chenal de la rivière par des essais successifs et dont on pourrait suivre les résultats à mesure qu'ils se produiraient. En opérant ainsi, et avec une extrême prudence, on aurait le grand avantage d'atteindre le but sans fortes dépenses et surtout sans compromettre le régime d'une rivière qui est constamment resté le même depuis deux cents ans.

On pourrait arraser les seuils rocheux jusqu'à celui de Lupin, de

1^m 50 à 2 mètres (1). On arriverait ainsi à opérer un nettoyage progressif du chenal, dont il serait facile de suivre les résultats ; et, si ces résultats étaient favorables, ce qui est très probable, on pourrait pousser les travaux jusqu'à l'embouchure de la rivière.

A partir de Lupin, jusqu'à la rade de l'île d'Aix, les fonds sont d'une nature tellement fluide, qu'on a vu des navires remorqués conserver une vitesse suffisante, tout en ayant leur quille enfoncée de 75 centimètres dans cette vase molle ; il n'y a donc pas à se préoccuper beaucoup de ce parcours. On pourrait, toutefois, suivant les résultats obtenus par le dragage opéré en amont, continuer ce dernier jusqu'au bord de la rade de l'île d'Aix.

Enfin, pour remédier à l'action des courants transversaux et aux pertes du jusant, il y aurait lieu de fermer définitivement la passe aux Bœufs, entre Piédemont et l'île Madame, ainsi que celle qui existe entre Enet et la pointe de l'Aiguille ; mais ces travaux, moins nécessaires que les premiers, pourraient attendre, surtout ceux concernant Enet.

Ces travaux, comme nous l'avons déjà dit, entrepris progressivement, n'exigeraient ni grands moyens, ni fortes dépenses, et condui-

---

(1) Depuis que cette étude a été faite, satisfaction a été donnée en partie à l'auteur. A la fin de 1889, le dérasement des deux seuils rocheux de l'*Avant-Garde* et de *Soubise* a été opéré. Le résultat a été excellent, le fond des fosses ne s'est pas envasé. La profondeur d'eau utilisable pour la circulation des grands navires entre le port et le seuil de Vergeroux qui en est le plus éloigné, se trouve considérablement augmentée, et le temps qu'il faut pour parcourir ce trajet est beaucoup plus court.

Restent à déraser deux seuils, ceux de Lupin et de Charras. Ce n'est pas être téméraire que de préjuger le succès de l'opération quand on a vu le résultat pour les deux autres. Resterait alors à creuser un chenal dans les vases fluides dont il est question dans l'article et qui forment batardeau. M. Courcelle-Seneuil, dont le nom n'est pas celui d'un inconnu pour les Lillois, nous a prouvé qu'avec un approfondissement de 2 mètres :

Un navire calant	8^m	»	passerait à	701	marées.
—	8	50	—	596	—
—	9	»	—	372	—
—	9	50	—	160	—
—	10	»	—	6	—

Et cela ne coûterait que 3 millions ! Somme insignifiante en comparaison des résultats acquis. A. M.

raient à des améliorations notables, s'ils étaient menés avec *suite, persévérance et avec une volonté bien arrêtée d'arriver au but.*

Nous sommes d'autant plus autorisé à affirmer les bons résultats que nous prédisons, que nous avons pour nous l'exemple de travaux semblables entrepris dans la rivière de Glascow et de Chatham, travaux qui ont été couronnés du succès le plus complet.

A côté des améliorations que réclame le chenal de la Charente pour être rendu plus accessible, il faudrait aussi se préoccuper de délivrer le commerce et la marine de la servitude réciproque que leur impose le passage des bâtiments marchands à travers l'Arsenal. A ce sujet, on a proposé de terminer le canal du port au Vergeroux, et on a fait ressortir l'avantage qui résulterait pour la défense de Rochefort, de la position insulaire qui lui serait ainsi faite. Nous croyons que tel qu'il est, Rochefort, avec quelques forts détachés sur les hauteurs qui l'environnent, n'aurait rien à craindre de l'ennemi ; aussi, sans nous opposer au canal, préférerions-nous l'établissement d'un grand bassin à flot dans les terrains achetés à la ville, du côté de l'Avant-Garde ; des études préliminaires ont prouvé que ce bassin se creuserait très facilement. Dans ce bassin à flot on remiserait tous les bâtiments dont on n'aurait pas un besoin immédiat, on dégagerait ainsi la rivière de tous les bâtiments et de tous les pontons qui l'encombrent, en même temps que par la démolition de ces derniers on diminuerait beaucoup le total des dépenses d'entretien inutile.

Afin de mettre à l'abri du feu de l'ennemi l'immense matériel du port de Toulon, on a pensé à utiliser l'étang de Berre. Peut-être y aurait-il lieu d'utiliser aussi le bassin à flot que nous demandons pour Rochefort, pour y constituer une réserve des bâtiments que ne pourraient garder, en temps de guerre, Brest, Lorient, Cherbourg, surtout ces deux derniers, autrement exposés au feu de l'ennemi que Toulon.

Enfin, pour compléter le dégagement de la rivière et rendre commodes les armements, désarmements, déchargements, il y aurait lieu de creuser dans les parages du chenal de la Cloche, un second bassin beaucoup moins grand et réservé à ces dernières opérations. Dans le cours de cette étude, nous avons parlé de la facilité, pour diminuer les tirants d'eau, donnée par l'embarquement du charbon sur rade. Afin de rendre cet embarquement le plus rapide possible, il faut avoir sous la main un assortiment de chalands ou de pontons spéciaux. Il faudrait, également, s'associant dans une certaine mesure au projet de

création d'un port d'escale dans la rade de l'île d'Aix (1), se servir de la fosse d'Ènet et y créer un dépôt de charbon..... Enfin, pour utiliser le plus possible les hauteurs minima des marées, il serait nécessaire d'avoir à sa disposition des gabares pontées, dans le genre de celles qui naviguent sur la haute Charente. Elles serviraient à décharger en quelques heures, avec un nombre d'hommes suffisant, les bâtiments qu'un besoin pressant obligerait à rentrer le plus tôt possible dans le port.

Tout cela est facile, très facile.

Jusqu'ici nous n'avons fait valoir, pour le maintien de l'arsenal de Rochefort, que les raisons tirées de son outillage, de sa situation éloignée du littoral, de la sécurité de sa rivière, de son aptitude à bien et promptement construire, de la possibilité d'y armer presque tous les navires. Pour terminer, nous invoquerons d'autres raisons tirées de la situation stratégique de Rochefort, et aussi dignes que les premières de fixer l'attention.

Notons, d'abord :

Qu'en matière de blocus, plus le nombre de ports est considérable, moins les blocus sont faciles à maintenir ; que si l'on ne conserve, par exemple, qu'un port sur l'Océan, ce port serait bien plus facile à bloquer ;

Que de tous les ports de l'Océan, Rochefort, par suite de son éloignement de la côte anglaise, sera le plus difficile à bloquer à cause du besoin de renouvellement de combustible qu'éprouveront les bloqueurs ;

Que le blocus des rades de Rochefort sera difficile à maintenir très serré.

Notons, aussi, la position de Rochefort au fond du golfe de Gascogne, où son arsenal et l'embouchure de la Charente sont les seuls points de la côte, depuis Brest jusqu'à la frontière d'Espagne, offrant des moyens de ravitaillement et un abri à une flotte ou à des croiseurs battus par le mauvais temps ou désemparés par les combats (2).

---

(1) *Création d'un port d'escale dans la rade de l'île d'Aix*, par M. Allard, maire de Fouras (1876).

(2) Il faut se rappeler que Rochefort est le centre de la mobilisation des réservistes de l'infanterie et de l'artillerie de marine et des équipages de la flotte provenant de seize départements, et qu'à ce point de vue, il a sa raison d'être.

Supprimez l'arsenal de Rochefort, et toutes les défenses des îles d'Oléron, de Ré, d'Aix, tombent, car on ne sentira plus la nécessité de les entretenir. Les embouchures de la Loire, de la Gironde, ne sont plus couvertes. Quoique l'opinion publique soit aujourd'hui contraire à l'attaque des villes ouvertes pour les rançonner, il ne faut pas s'attendre à voir disparaître le reste des temps barbares, en face des tentations auxquelles poussent une proie facile et peu de risques à courir ; Bordeaux, Nantes, La Rochelle peuvent être aisément incendiés. Au moyen des facilités que donnent la vapeur et l'utilisation des immenses et nombreux paquebots à vapeur transformés en flotte de transport, ce qui a été tenté avec la marine d'autrefois, peut être tenté, aujourd'hui, avec un plein succès ; les îles d'Oléron, de Ré, d'Aix peuvent être prises... Un corps expéditionnaire nombreux aurait alors une excellente base d'opérations, pourrait débarquer sur le continent, remonter les deux grands cours d'eau qui débouchent dans le vaste golfe compris entre le cap Finistère et les côtes de Bretagne, et, combinant ses mouvements avec ceux d'un ennemi franchissant la frontière terrestre, nous préparer des désastres incalculables.

En arrière de cette première ligne de défense créée par les îles éparses sur notre littoral de l'Ouest, il faut donc un point central de résistance, qui puisse servir de base et de pivot aux opérations, permettant de combiner les moyens employés pour la défense de ce littoral (1). Il faut des dépôts de charbon pour ravitailler les croiseurs.

Or, pour remplir ce but, existe-t-il une plus belle position maritime que celle créée par l'abri des îles d'Oléron, de Ré, que les rades de Rochefort et les pertuis ?

Nous ne le croyons pas, et cette pensée est partagée par beaucoup d'officiers généraux qui, venus, pour ainsi dire, en exil à Rochefort, comme majors généraux, et disposés peut-être à mal juger les choses, quittèrent le port, convaincus, autant que nous, de la nécessité non seulement du maintien, mais du développement de Rochefort.

C'est qu'avant tout, pour juger avec connaissance de cause une question aussi délicate que la suppression d'un arsenal, il ne faut pas débattre cette question dans le silence du cabinet, il faut voir : c'est

---

(1) Ces considérations expliquent les anciennes constructions des immenses forteresses de l'île de Ré, du Château d'Oléron, de Brouage, de La Rochelle, etc., ainsi que la création de Rochefort.

seulement en voyant, que le pour et le contre peuvent être appréciés avec exactitude et les jugements mûris.

Que les détracteurs de Rochefort viennent donc à Rochefort, qu'ils le voient, qu'ils entendent ses défenseurs, avec les pièces du procès sous les yeux, et, après, qu'ils prononcent leur jugement. S'ils ont la conviction que la suppression d'un tel port est avantageuse au pays, qu'ils décident cette suppression, sans tenir compte des ruines et des déplacements d'intérêts qui en seront la conséquence !

Pour nous, plus que jamais, après avoir médité sur les ressources de l'arsenal de Rochefort, après l'étude dont cette note a été la conséquence, nous sommes convaincu que la nécessité de cet arsenal est indiscutable ; et nous disons qu'il faut que le gouvernement, mettant un terme à l'espèce d'abandon où il le laisse depuis beaucoup trop longtemps, s'en occupe sérieusement et s'épargne ainsi de cruels remords pour le moment où une guerre maritime éclaterait.

Nous pensons, enfin, que jamais Assemblée délibérante ne consentira, oublieuse des intérêts de la patrie, à l'amoindrissement de notre établissement naval, et qu'il ne se trouvera ni un Ministre pour proposer pareil décret, ni un Chef du Pouvoir exécutif pour le revêtir de sa signature.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE VALENCIENNES

Pendant plusieurs années, la Société de Géographie de Valenciennes est restée en sommeil, ne donnant plus de conférences à ses membres, n'organisant plus de concours entre les élèves des écoles primaires. Elle avait trop dépensé, et a cru devoir, grâce à quelque repos, restaurer ses finances. Celles-ci étant maintenant remises en état convenable, elle a, dans le dernier mois de 1891, repris le cours de ses travaux.

§ 1.

Sa conférence d'inauguration, elle l'a demandée à M. Merchier, le dévoué Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille, au talent duquel on ne fait jamais appel en vain. Il a pris pour sujet l'*Empire des Tsars*, ou, plus exactement, la Russie d'Europe, et a successivement décrit aux auditeurs émerveillés, la topographie et les mœurs de ces vastes contrées dont, voici deux siècles encore, les nations de l'Occident soupçonnaient à peine l'existence.

Nous ne tenterons pas de donner un résumé de cette improvisation brillante, que sont venus illustrer un grand nombre de projections. M. Merchier n'a pas visité la Russie, mais il a tellement étudié les livres qui traitent de ce pays, il s'est tellement entretenu avec les voyageurs qui l'ont parcouru, qu'il le connaît dans ses moindres détails. A cette connaissance parfaite, il ajoute ce qui manque à beaucoup de voyageurs : un grand art d'exposition.

Le soir, à l'*Hôtel du Nord*, un banquet a été offert à M Merchier par les membres de la Société de Géographie de Valenciennes.

§ 2.

La conférence de M. Merchier a eu lieu le dimanche 6 décembre 1891. Le 27 du même mois, M. Georges Foucart, qui est né à Valenciennes, en a donné une autre sur l'*Ile de Madagascar*.

Voici ce que, du conférencier et de la conférence, a dit le journal l'*Impartial du Nord* :

« D'une taille assez élevée, mais d'une constitution grêle en apparence, notre concitoyen ne donne pas tout d'abord l'idée de l'énergie que doit déployer un explorateur. Et cependant, il a parcouru, souvent au péril de sa vie, un nombre considérable de kilomètres et il a recueilli une foule de documents typiques sur les mœurs et le langage des habitants et les productions du sol de la région qu'il a explorée.....

» Le président donne la parole au sympathique conférencier.

» Celui-ci, quoique appartenant à une famille d'avocats, dit-il, se

défend d'être orateur et demande tout d'abord l'indulgence de l'assistance.

» Malgré cette modestie, nous devons reconnaître que notre concitoyen parle avec facilité et souvent même avec éloquence.

» M. Georges Foucart rappelle d'abord en quelles circonstances le gouvernement a envoyé une mission pour étudier l'île de Madagascar, et quel était son but. Puis, le conférencier fait la description physique de l'île : configuration, climat, fleuves, principaux ports et principales villes, il s'étend ensuite longuement sur les mœurs des habitants et sur les moyens de locomotion ; enfin, il parle des ressources que peut procurer ce pays et des débouchés que peuvent y trouver nos nationaux.

» M. Foucart ne se borne pas à raconter ces mille détails épisodiques qui ont signalé son pittoresque voyage, il tend à stimuler l'esprit d'entreprise......

» Dans une ville industrielle et patriotique comme l'est Valenciennes, cette parole autorisée ne restera pas sans écho.

» Nous comprendrons enfin que, comme l'Anglais et l'Allemand, nous devons aller chercher, mieux que nous ne l'avons fait jusqu'ici, le client nécessaire à notre commerce extérieur. C'est pour notre France une question de vie ou de mort, dans le *struggle for life* international. Il n'y a plus à en douter : l'initiative privée est le secret le plus sûr pour ressaisir notre prospérité commerciale dans le monde.

» Un grand nombre de projections ont vivement intéressé l'assistance, tant par leur originalité que par les explications qui les accompagnaient. »

Au sujet de la même conférence, le journal l'*Echo de la Frontière* s'est exprimé en ces termes :

« Nos concitoyens paraissent prendre goût aux intéressantes réunions de la Société de Géographie. Un nombreux public assistait dimanche à la conférence de M. Georges Foucart, qui, de retour depuis peu d'une mission officielle dans l'île de Madagascar, nous a fait une savante description de la grande île africaine. Mais où il a surtout éveillé l'attention de ses auditeurs, c'est dans l'étude des mœurs des habitants et dans celle des débouchés commerciaux que la France peut trouver à Madagascar. Mais là, comme partout, la France laisse le champ libre à l'Angleterre et à l'Allemagne.

» Conclusion : Si notre commerce national continue à être confiné dans les limites étroites qu'il s'est assignées, s'il ne se décide pas une bonne fois à montrer ses représentants dans toutes les parties du monde visitées aujourd'hui par tous les peuples européens, principalement les Anglais, les Allemands et les Italiens, nous pourrons bientôt dire que la France a vécu.

» De chaleureux applaudissements ont montré à M. Georges Foucart qu'il était compris et que la majorité de ses auditeurs partageait ses inquiétudes patriotiques. »

§ 3.

Au début de l'année 1892, la Société de Géographie de Valenciennes compte donner deux autres conférences qui, espère-t-elle, n'auront pas moins de succès que les précédentes.

Le Secrétaire-Général,
PAUL FOUCART.

TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ EN JANVIER.

Malgré l'influenza, les conférences ont retrouvé leur public habituel.

Lille a entendu M. Desfontaines parler des îles enchantées de la Polynésie ; dans un ordre d'idées plus pratique, M. Mathiss nous a exposé l'état de la viticulture en Algérie.... et même ailleurs, puisqu'à certain moment il nous parla de la vigne que planta Noé ; M. Claine a été fort apprécié dans sa substantielle conférence sur l'Archipel malais.

A Roubaix, nous retrouvons MM. Claine et Desfontaines, comme aussi un conférencier fort goûté à la Société de Géographie de Lille, M. l'abbé Pillet. Professeur à la Faculté catholique, lequel a organisé une excursion...... orale au Mont-Blanc.

Roubaix et Tourcoing sont villes sœurs, aussi ne faut-il pas être surpris de retrouver à Tourcoing les noms de MM. Claine, Desfontaines et de l'abbé Pillet.

ÉPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891.

1er Janvier. — SOUDAN FRANÇAIS. — Occupation de Nioro par le colonel Archinard. Le sultan Ahmadou. qui perd ses derniers états, est en fuite.

— EST AFRICAIN. — L'Allemagne arbore le pavillon de l'Empire sur le territoire de la côte de Zanguebar, cédé par le sultan de Zanzibar.

3 Janvier. — SOUDAN FRANÇAIS. — Les Toucouleurs d'Ahmadou sont défaits par le colonel Archinard à Youri.

4 Janvier. — CANADA. — Mort de Mgr Labelle, député, directeur du Ministère de l'Agriculture à Québec. Mgr Labelle a fait une conférence à la Société de Géographie de Lille en 1890.

6 Janvier. — TURQUIE. — A la suite de concessions faites par la Porte au patriarcat grec, les églises orthodoxes sont rouvertes.

7 Janvier. — BELGIQUE. — Anvers. La mer est prise sur une étendue de 200 mètres. Les navires sont bloqués dans le port.

14 Janvier. — ALGÉRIE. — A Alger, une très violente secousse de tremblement de terre, accompagnée de grondements souterrains, s'est fait ressentir.

20 Janvier. — FRANCE. — Tremblement de terre à Belfort ; l'oscillation, très nette, allait de l'Est à l'Ouest.

21 Janvier. — JAPON. — TOKIO. Incendie du nouveau palais du Parlement japonais, qui avait été inauguré en Novembre dernier par le Mikado.

22 Janvier. — TONKIN. — Hanoï. Immense incendie, deux cents maisons, dont cinq en briques et quatre pagodes couvertes en tuiles ont été la proie des flammes.

23 Janvier. — BELGIQUE. — Mort du prince Baudouin, fils du comte de Flandre, héritier de la couronne de Belgique.

25 Janvier. — ALGÉRIE. — Le village de Villebourg est détruit par un tremblement de terre. Ce village avait été créé en 1881 et avait acquis rapidement une grande prospérité.

31 Janvier. — ITALIE. — Démission du cabinet Crispi, la Chambre, par 163 voix contre 123, ayant refusé de discuter les augmentations d'impôts présentées par le cabinet.

— PORTUGAL. — Insurrection militaire et républicaine à Porto. Elle ne trouve pas d'écho et est aussitôt réprimée.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

EUROPE.

Le percement de l'isthme de Pérékop. — La *Gazette* (russe) *de Saint-Pétersbourg* croit savoir que le ministère des voies de communication a décidé de commencer sous peu les études du tracé du percement de l'isthme de Pérékop. Le canal qui doit le traverser aura une longueur de 116 verstes, formant un angle obtus dont le sommet sera au Nord des deux points reliant Guénitchesk avec la mer Noire.

ASIE.

Laos. — Mission Macey. — M. Macey, chargé par le syndicat français du Haut-Laos de faire pénétrer notre action commerciale sur les rives du Mékong, et de relier par un courant d'intérêts les populations du Laos à nos établissements d'Hanoï et de Saïgon, vient de publier son rapport.

La mission emportait pour 22,000 francs de marchandises destinées à être en partie distribuées comme échantillons et en partie vendues. On s'était, en outre, muni de petits drapeaux et de médailles pour les offrir comme cadeaux aux indigènes. On s'engageait dans une région à peu près inconnue, sans escorte, sans références. La mission parvint sans difficulté à Dien-Bien-Phu, point le plus septentrional de son trajet. Les indigènes reçurent avec une grande satisfaction les drapeaux et les médailles, examinèrent les échantillons, et promirent que lorsqu'un comptoir serait organisé, ils s'empresseraient d'y apporter des marchandises pour les échanger contre nos produits. Les relations commerciales avec le Laos étaient ainsi créées. La mission se dirigea ensuite sur Luang-Prabang. « J'organisai une exposition générale de nos produits, dit M. Macey. Le roi avait tenu à assister à l'ouverture, ainsi que son fils, les chefs et les notables, le colonel Lanois, son état-major, les membres de la mission et une foule pressée. Il y eut d'abord dans la population un certain sentiment de curiosité, puis entre le désir d'acheter et le budget particulier, il fallait compter ; on étudia les prix et on se rendit compte que les produits qu'on avait sous les yeux pour la première fois étaient d'une qualité,

d'un goût et d'un prix inconnus jusqu'alors à Luang-Prabang. Il ne me fut pas difficile de leur faire comprendre qu'en prenant une route beaucoup plus courte que celles qui existaient jusqu'ici, nos produits n'étant pas grevés de bénéfices intermédiaires, leur arriveraient plus facilement et à meilleur marché. Pendant un mois la vente marcha très bien, les perles, la parfumerie, les soies mélangées, les cotonnades blanches ou de couleurs, les vêtements, les foulards, les serviettes-éponges, les couvertures, le petit drap, le galon, la mercerie, les miroirs, les couteaux, ciseaux et jouets, la bimbeloterie, les outils, les lampes, la quincaillerie et les articles de cuivre trouvèrent un écoulement rapide, et le comptoir manqua la vente de beaucoup d'articles. Il y a eu surtout insuffisance de tissus de coton, que je n'avais pas emportés en plus grande quantité dans la crainte de rencontrer des tissus similaires. »

En résumé, la vente des 22,000 francs de marchandises de la mission a produit un bénéfice net de 3,358 francs. Quant aux résultats moraux, ils sont considérables. M. Macey a ouvert un champ nouveau au travail national ; il a ménagé à la France des marchés qu'on ne soupçonnait pas.

(*Revue française*).

Birmanie. — On transmet de Rangoun (Birmanie) au *Times* que le lieutenant allemand Ehlers a quitté la Birmanie pour continuer son voyage par l'Annam, le Tonkin, les Philippines et les Indes hollandaises. Il appliquera ensuite aux colonies allemandes de l'Afrique les meilleurs procédés de colonisation qu'il aura étudiés sur place. Le lieutenant Ehlers parle avec éloges de l'aide que lui ont apportée les fonctionnaires anglais.

Pamir. — Mission Littledale. — M. Littledale, accompagné de sa femme, partit de Marghilan (Turkestan russe), passa par Och et Goultcha, franchit la chaîne de l'Altaï, et arriva le 27 juin 1890 au lac Kara-Koul ou Victoria ou lac du Grand-Pamir. A peu de distance de ce lac, M. Littledale en découvrit un autre que les Kirghiz nomment Aïdin-Koul. Par la passe d'Andemin, à 4,700 mètres, le voyageur descendit dans la vallée de l'Aksou, qu'il remonta jusqu'au lac Chak-Makkoul ou du Petit-Pamir. A Sarhad, il fut retenu par les Afghans, puis réussit à traverser l'Hindou-Kouch par la passe de Baroghil. Il pénétra alors dans la vallée de Mastoudj le 7 août, puis arriva à Gilghit et à Srinagar, dans le Cachemire (4 septembre).

(*Revue Française*).

AFRIQUE.

Togo. — Expédition Kling-Pfeil. — Le capitaine wurtembergeois Kling, parti de Petit-Popo au commencement de juillet 1891 pour explorer l'hinterland de la colonie allemande de Togo, serait arrivé à Kpembi (à trois kilomètres au sud de Salaga) le 29 août, et à Salaga le 2 septembre, d'après une lettre écrite de Salaga (2 septembre) par M. G.-A. Kreuse. Le capitaine Kling avait quitté à Nkounja le comte Pfeil, commissaire du Togoland, qui s'est rendu à Bismarckburg par le pays d'Adeli ; le capitaine était accompagné de l'ima Kato, traitant passé à la solde de

l'Allemagne et chef des Haoussas de Kpando. A Kpakje, il n'a pas pu obtenir du roi qu'il arborât le drapeau allemand ; mais à Kete, il a réussi à faire accepter le protectorat allemand par le grand chef Sofo et le second chef Abdoul-Bedi.

De son côté, le comte Pfeil est arrivé à Krakje, déjà visité en 1887 par le capitaine anglais Tirminger, et y a hissé le pavillon allemand. Le grand marché d'esclaves de Sansani-Gasati a été transporté à Pagha, près Jaghaba, à trois jours à l'ouest de Oualaoula. Toute relation est interrompue entre le Mossi et Salaga, par suite de la guerre qui a récemment eu lieu dans cette région.

Esclavage. — M. Krause a envoyé de Salaga au Reichstag, un mémoire dans lequel il maintient que les autorités allemandes favorisent la traite des noirs. M. Krause raconte que le commissariat allemand délivre même des passeports aux marchands d'esclaves. Le lieutenant Hérold a signalé, dans un passeport, l'arrivée de 20 Salaga-Haoussas avec 6 esclaves. Le chef des douanes au Togo, M. Kuas, a ajouté sur ce document la note : « N'inscrivez jamais le nombre d'esclaves, mieux vaut le passer sous silence ». Le gouvernement allemand du Togo emploie des marchands d'esclaves comme fonctionnaires.

(*Revue Française*).

OCÉANIE.

Iles de Flores. — Exploration Meerburg. — Nous avons signalé la traversée de l'île de Flores par le contrôleur J.-W. Meerburg. Cette île, dans sa partie occidentale, appelée Manggarai, est montagneuse, à l'exception de la côte sud, entre Nanga-Boro et Nanga Ramo. Les habitants, au nombre de 4 à 5,000, sont Malais ; leur douceur les rend hospitaliers envers les étrangers et ennemis de l'esclavage ; chez eux, la terre est propriété commune et ne peut être ni vendue ni affermée ; il n'y a pas d'impôts, mais on fait des dons aux chefs et au sultan de Bima. La religion est animiste, mais conserve un être suprême : *Mori-Kraïng* « seigneur-prince ». La forme des mariages est patriarcale. La loi du talion est en usage. Le commerce, l'agriculture et l'industrie sont très peu développés.

(*Globus*).

Petites terres océaniennes. — Auckland, longue de 17 milles du Nord au Sud, possède de bons ports ; la flore des hauteurs y est en majeure partie alpestre. Campbell, moitié moins étendue, n'a que deux havres qui ne valent pas ceux d'Auckland ; le climat en est très froid. Les îles des Antipodes, longues de 3 milles chacune, ont des berges de roches escarpées ; l'atterrissage y est, par suite, fort dangereux. A cause des tempêtes du Sud-Ouest, nul arbuste n'y peut croître ; on n'y trouve que de l'herbe et des plantes des montagnes. Un épais brouillard enveloppe tout l'hiver cette partie de l'archipel, et malheur au navire, dont le capitaine ne connaît pas les courants régionaux ! Quant aux îles Bonty, ce ne sont que de petits récifs, habités par des millions d'oiseaux de mer aux cris assourdissants.

(*Journal des Voyages*).

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Le dénombrement de la population. — L'*Officiel* du 12 janvier publie le premier tableau de la population de la France :

Le *Nord*, qui compte 7 arrondissements, 65 cantons et 666 communes, a une population de 1,736,341 habitants.

Le *Pas-de-Calais*, qui compte 6 arrondissements, 45 cantons et 703 communes, ne possède que 874,364 habitants.

Le *Nord* vient immédiatement après la Seine, dont la population s'élève à 3,141,595 âmes.

Le *Pas-de-Calais* arrive troisième ayant derrière lui la *Seine-Inférieure*, avec 839,876 habitants ; le *Rhône*, avec 806,737 ; la *Gironde*, avec 793,528 ; le *Finistère*, avec 727,012 ; les *Bouches-du-Rhône*, avec 630,622.

Les chiffres tombent ensuite à 500,000 et décroissent jusqu'a 83,670 pour le territoire de Belfort.

Le commerce de la France en 1891. — L'Imprimerie nationale vient de mettre sous presse le volume des documents statistiques publiés par l'administration des douanes sur le commerce de la France pendant l'année 1891.

Les importations se sont élevées, du 1er janvier au 31 décembre 1891, à 4.921.359.000 fr., et les exportations à 3.627.116.000 francs.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

Importations.	**1891**	**1890**
—	—	—
Objets d'alimentation	1.592.812.000	1.423.509.000
Matières nécessaires à l'industrie	2.533.160.000	2.275.117.000
Objets fabriqués	655.728.000	606.892.000
Autres marchandises	139.659.000	131.690.000
Total	4.921.359.090	4.436.908.000
Exportations.		
—		
Objets d'alimentation	797.486.000	818.831.000
Matières nécessaires à l'industrie	709.055 000	779.209.000
Objets fabriqués	1.816.933.000	1.918.500.000
Autres marchandises	533.642.000	217.088.000
Total	3.627.116.000	3.753.458 000

Calais. — Mouvement de voyageurs. — Voici le mouvement des voyageurs entre la France et l'Angleterre pendant le mois de décembre 1891 :

Entre Calais et Douvres : 15,701, en augmentation de 1,689 sur le mois correspondant de 1890. Entre Boulogne et Folkestone : 3,313, en diminution de 310. Entre Dieppe et Newhaven : 4,233, en augmentation de 670.

Le mouvement total pendant l'année a été entre Calais et Douvres, de 248,844 passagers ; entre Boulogne et Folkestone, de 89,301 ; entre Dieppe et Newhaven, de 104,903.

Le mouvement maritime et commercial du port de Dunkerque en Novembre et pendant les onze premiers mois de 1891. — Pendant le mois de novembre 1891 les entrées et les sorties du port de Dunkerque ont été de 457 navires jaugeant 221,508 tonneaux, c'est-à-dire 11 navires et 7,489 tonneaux de plus qu'en 1890.

Pour les onze premiers mois de 1891, le mouvement maritime comprend 5,564 navires jaugeant ensemble 2.922,190 tonneaux contre, en 1890, 5,679 navires et 2,747,337 tonneaux. Il y a donc eu en 1891, 115 navires en moins et 174,853 tonneaux en plus, ce qui démontre que les navires de fort tonnage prennent de plus en plus la route de notre grand port du Nord.

Le commerce avec la République Argentine par le port de Dunkerque en 1891. — Les importations par Dunkerque des produits de la République Argentine en 1891 ont été importantes. Nous notons, en particulier, 123,787 balles de laine, 2,186 de peaux de mouton, 26,669 moutons vivants. Les entrées de céréales se sont élevées aussi à un chiffre considérable.

Les exportations, par Dunkerque, du matériel de chemin de fer, quincaillerie, ferronnerie, couleurs, cordages, verres, etc., ont atteint 16,394,863 kil. en 1891, en augmentation de 4,780,928 kil., soit 41 %.

EUROPE.

La population en Belgique. — La statistique de la population de la Belgique, résultat du recensement décennal du 31 décembre 1890, a été publié par le *Moniteur belge*. Nous y relevons quelques chiffres intéressants :

Le chiffre total des habitants du royaume de la Belgique s'élevait à 6,070,284 habitant, dont 3,027,687 hommes et 3,042,597 femmes.

Le Brabant comptait 1,106,148 habitants ; Hainaut, 1,048,536 ; Flandre orientale, 949,528 ; Liège, 756,734 ; Flandre occidentale, 738,442 ; Anvers, 699,916 ; Namur, 336,472 ; Limbourg, 222,814 ; Luxembourg, 211,681.

Comme chiffre de population, la première ville est Anvers (224,012) ; la deuxième, Bruxelles (176.138) ; la troisième, Gand (148,729) ; la quatrième, Liège (147,660).

Dans le chiffre ci-dessus de la ville de Bruxelles, on ne compte évidemment pas les faubourgs ; l'agglomération bruxelloise comprend 471,789 habitants, dont nous venons de le voir. 176,138 pour la ville seule ; Anderlecht, 32,311 ; Etterbeck,

17.735; Ixelles, 44,497; Kockelberg, 6,272; Lacken, 25,289; Molenbeck, 48,723; Saint-Gilles, 40,289; Saint-Josse, 29,709 et Schaerbeck, 50,826.

Le mouvement du port d'Anvers en 1891. — Suivant les statistiques dressées pour 1891, il est entré dans le port d'Anvers 4.468 steamers et voiliers, avec un tonnage de 4,684,822 tonnes contre 4,550 navires avec un tonnage de 4,493,043 tonnes.

Dans les arrivages de navires, il y a une diminution de 82 navires provoquée par la fermeture de l'Escaut en janvier; par contre, le tonnage a augmenté de 191,779 tonnes.

Le commerce de l'Angleterre en 1891. — Pendant l'année écoulée les importations en Angleterre et Irlande ont représenté une valeur de liv. st. 435,691,000, contre liv. st. 420,886,000 en 1890, soit liv. st. 14,800,000 ou 3 1/2 % de plus. Les exportations en produits de l'industrie indigène, etc., ont produit liv. st. 247.272,000 ou 16,258,000 (6,2 %) de moins que l'année précédente. Le mouvement commercial pour toute l'année atteint donc une valeur de liv. st. 682,963.000, contre 684.417,000 en 1890. Le commerce du transit (exportation de marchandises provenant de l'étranger et des colonies) s'élève en 1891 à liv. st. 61,797,000, soit liv. st. 2,552,600 (5,7 %) de moins qu'en 1890.

Le commerce de l'Italie pendant les dix premiers mois de 1891. — Les importations italiennes de janvier à octobre inclus de cette année se sont élevées à 966,110,876 francs contre, pendant les dix premiers mois de 1890, 1,090,400,674 fr., soit une diminution de 133,289,798 fr. Les exportations ont, par contre, augmenté de 36,882,030 fr.; de 720,803.967 en 1890, elles ont passé à 757,685,997 fr. en 1891.

Les importations et exportations réunies donnent :

Du 1er janvier au 31 octobre 1891	1,723,796,873
Du 1er » au 31 » 1890	1,820,204,641
Soit pour 1891 — 10 premiers mois, comparativement à 1890 — 10 premiers mois, une différence en moins de	96,407,768

OCÉANIE.

Nouvelle-Calédonie. — TARIF DES DOUANES. — La Chambre de commerce de Nouméa discutant récemment le tarif des douanes, a réclamé énergiquement le maintien du *statu quo*, l'éloignement de la France faisant donner la préférence à des marchés étrangers plus rapprochés. Il faut aussi satisfaire la clientèle spéciale des

indigènes, des mineurs, des éleveurs, etc.. par l'introduction d'articles que la France ne fabrique pas. Enfin, la Nouvelle-Calédonie trouve sur les marchés australien des facilités de crédit, une prompte exécution des ordres qu'on ne rencontre pas en France. Une tonne de fer achetée à Sidney revient, y compris le fret jusqu'à Nouméa, à 295 fr. 82. Une tonne de fer achetée au Creuzot, en France, et transportée de Marseille à Nouméa, revient à 345 fr. 05; soit une différence de 49 fr. 23 en faveur de l'achat en Australie, c'est-à-dire plus de 15 °/₀.

En 1889, les importations de l'étranger en Nouvelle-Calédonie ont atteint la valeur de 5,325,929 francs, dont 4,687,883 francs de denrées de première nécessité et de marchandises n'ayant pas de similaires en France ou ne pouvant supporter le fret de France à Nouméa. La différence entre ces deux nombres (638,046 francs) est tout ce que l'industrie française serait fondée à revendiquer. La Chambre de commerce de Nouméa estime que la vente de 600,000 francs de marchandises françaises de plus que la France ne vend actuellement, ne justifie pas les mesures susceptibles de compromettre la situation économique de la colonie.

(*Revue française*).

Australie. — POPULATION. — La population des capitales des six colonies d'Australie, recensée le 5 avril 1891, a donné les chiffres suivants :

	Population en 1891.			Augmentation depuis 1881.	
	—			—	
Melbourne	489,185	habitants		206,238	habitants.
Sydney	386,400	—		162,189	—
Adélaïde	133,019	—		29,007	—
Brisbane	55,959	—		24,850	—
Perth	9,615	—		3,793	—
Hobart-Town	24,886	—	en diminution de.	2,361	—

(*Revue Française*).

III. — Généralités.

L'orthographe des noms propres. — Dans sa séance du 7 janvier, la Société de Géographie de Hambourg s'est occupée d'une note que la *Geographical Society* de Londres a lancée en vue d'obtenir une orthographe uniforme pour les noms propres.

Dès 1885, cette dernière Société avait adopté un certain nombre de règles et de principes auxquels ses explorateurs devaient se conformer. Le gouvernement anglais et celui de l'Union viennent d'adopter ces mêmes règles. La *Geographical Society* croit bien faire de donner connaissance de l'état des choses, croyant le moment venu pour qu'une entente internationale s'établisse. Les règles principales sont les suivantes : les voyelles seront écrites avec les voyelles correspondantes de l'italien, les consonnes avec celles de l'anglais — pas de syllabe ou lettre muette — un accent indique la syllabe accentuée, c'est-à-dire sur quelle voyelle repose l'accent tonique. L'orthographe sera arrêtée dans le pays même. Pour toutes les langues qui se servent des lettres latines, comme tous les pays de civilisation européenne, on adoptera l'orthographe officielle arrêtée dans ces pays.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL-ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

SÉANCE SOLENNELLE DU DIMANCHE 7 FÉVRIER 1892

Était-ce le désir de voir la nouvelle salle que met à notre disposition la Société Industrielle ? Toujours est-il que cette salle où plus de 900 personnes peuvent trouver des places assises s'est trouvée beaucoup trop petite. Le zèle des commissaires s'est trouvé impuissant pour triompher des lois implacables de la physique ; ils ont accompli des prodiges de tassement, ils ont été jusqu'aux plus extrêmes limites de la compressibilité, ils ont dû s'incliner devant ce fait brutal que le contenu ne peut être plus grand que le contenant ; nombre de Sociétaires ont dû s'en retourner sans avoir pu pénétrer dans la salle ; qu'ils reçoivent ici toutes nos excuses pour cette déception bien involontaire de notre part : leur consolation sera que leur mésaventure atteste l'état prospère de la Société, qui compte 1,700 membres, dont la majeure partie s'était donné rendez-vous pour notre séance solennelle.

C'est à grand'peine si le bureau a pu se frayer passage jusqu'à l'estrade. M. Paul Crepy présidait, ayant à sa droite le Préfet et à sa gauche le Recteur ; autour d'eux étaient groupés les membres du bureau.

M. le président, après avoir déclaré la séance ouverte, a prononcé l'allocution suivante :

Messieurs,

Il y a deux mois je vous donnais rendez-vous ici pour le 31 janvier. Une circonstance tout à fait indépendante de ma volonté m'a empêché d'être exact à ce rendez-vous, et j'ai dû retarder jusqu'aujourd'hui le plaisir d'inaugurer avec vous, les locaux que notre aimable sœur, la Société Industrielle, veut bien, suivant acte passé devant notaire, mettre à notre disposition.

Il ne m'appartient pas de parler de l'architecte *lillois* qui a si bien aménagé ce parterre aux nombreuses issues, et cette élégante galerie couronnée de sa coupole légère ; mais avec vous, mes chers Collègues, il m'est agréable de constater qu'ici, nous n'aurons plus, comme à l'Hôtel du Maisniel, à redouter l'ascension pénible de plusieurs étages, ni les conséquences fatales d'un incendie ou d'un effondrement.

Mais pourquoi revenir sur le passé, alors qu'ici tout respire fraîcheur et confort ? Mieux ne vaut-il pas, en ce jour de fête, souhaiter à notre

chère Société de prospérer, rue de l'Hôpital-Militaire, comme elle a prospéré dans l'Hôtel du Maisniel ; — lui souhaiter surtout d'être toujours entourée de l'estime et des sympathies de tous et de pouvoir, sans relâche, poursuivre son but : La diffusion des connaissances géographiques ?

Déplacer ses pénates est un événement dans la vie. Aussi 1892, sera-t-il une date mémorable dans l'histoire de notre Société.

1892 ne rappelle-t-il pas déjà, aux vrais géographes, 1492, c'est-à-dire la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, et aux patriotes lillois, le terrible bombardement de 1792, si noblement supporté par nos vaillants ancêtres ?

C'est pour fêter ces deux grands anniversaires, avec tout l'éclat qu'ils méritent, que notre Société a voulu que le Congrès national des Sociétés de Géographie fût tenu à Lille en 1892.

Je ne connais pas encore, mes chers Collègues, le programme des fêtes et des réjouissances publiques que combinent nos Édiles, pour célébrer dignement le centenaire de 1792, j'ignore même si la statue du Général Faidherbe, notre illustre Président d'Honneur, sera enfin inaugurée cette année, mais ce que je sais, c'est que dès maintenant je prends jour et vous invite pour le 1er Août prochain, à l'ouverture de ce Congrès.

Déjà tout semble lui sourire : — plusieurs Ministres y enverront leurs délégués ; — le Général Commandant le 1er Corps d'Armée veut bien lui accorder son haut patronage ; — l'Union Géographique du Nord de la France nous assure généreusement son concours le plus absolu ; — la Société Industrielle, qui depuis douze ans nous prodigue ses faveurs, mettra son Hôtel à notre disposition ; — Roubaix et Tourcoing sont trop près de Lille pour ne pas inspirer aux Congressistes l'idée de faire quelque peu l'école buissonnière; les honorables Présidents de nos deux Sections se feront un plaisir de rendre ces petites fugues à la fois agréables et instructives ; — enfin, notre bonne ville de Lille voudra réserver aux Géographes étrangers cette cordialité flamande qu'elle n'a jamais refusée à ceux qu'attirent dans ses murs les questions scientifiques.

A vous maintenant, mes chers Collègues, à vous de contribuer par tous les moyens en votre pouvoir : temps, bourse, intelligence, à la réussite de ce Congrès !

Au Congrès de Rochefort on a dit et imprimé que celui de Lille surpasserait en splendeur les Congrès précédents ; sans être très

ambitieux ne faisons pas trop mentir ces aimables augures ; à l'œuvre donc pour Lille et pour la Géographie !

M. Crepy donne ensuite la parole au conférencier.

M. de Guerne remercie le bureau de la Société et en particulier son honoré Président de l'honneur qui lui a été fait en demandant son concours à cette séance solennelle. Le bureau a bien voulu voir en lui un membre du comité central de la Société de Géographie de Paris, la plus vieille du monde. Au nom de cette Société, M. de Guerne est heureux d'apporter ici un témoignage de sympathie et spécialement d'assurer la Société de Lille du concours dévoué de la Société de Paris pour le Congrès de 1892.

M. de Guerne rappelle qu'il a été un des premiers inscrits parmi les membres de la Société de Lille. C'est à Lille que lui-même est devenu géographe, qu'il a appris à voyager utilement à l'école de son savant maître, M. Gosselet, en suivant les excursions géologiques de la Faculté des sciences.

M. de Guerne, qui a visité à plusieurs reprises les Açores, accompagnant le prince de Monaco sur le yacht l'*Hirondelle*, après avoir rappelé les travaux de M. Théodore Barrois qui, en 1887, a étudié cet archipel, décrit rapidement le pays. Un grand nombre de projections sont présentées dans le cours de la conférence, nous montrant la silhouette de *Pico*, la grande montagne des Açores ; la riche végétation du pays, au sol humide et fertile ; les lacs formés par l'accumulation des pluies au fond des cratères.

L'orateur nous montre ensuite de curieux types des habitants des Açores. Les femmes surtout frappent vivement l'auditoire par le manteau à grand capuchon qui rappelle la capeline de nos paysannes flamandes. Cela d'ailleurs n'a rien d'étonnant, car une colonie de Flamands s'est établie autrefois aux Açores et y a laissé des traces profondes.

Les cultures, maïs, ananas, vignes, sont ensuite passées en revue ; puis nous arrivons à la plus curieuse *industrie* du pays : la pêche au cachalot, ce curieux cétacé dont on connaissait mal les formes tout récemment encore, très abondant aux Açores, où il se nourrit de poulpes. Nous entendons une curieuse description de la pèche et du dépècement de ce cachalot, et l'on suit l'opération grâce à une série de photographies inédites.

L'orateur raconte, pour terminer, l'exploration d'un lac souterrain situé dans l'île de *Graciosa* ; avec beaucoup d'humour il nous raconte comment il descendit des parois de rocher, suspendu à une corde ; il nous vante à florès les charmes de l'hospitalité où le voyageur voit la maîtresse de maison lui offrir un bain de pieds dans la marmite de famille, et où cette cordialité ne cache pas l'âpreté au gain, car régulièrement l'hôte refuse toute rémunération du voyageur qu'il héberge.

Cette conférence a vivement intéressé l'auditoire qui a chaleureusement applaudi le savant orateur.

M. Merchier, Secrétaire-Général, donne ensuite lecture du compte rendu des travaux de l'année. Voici d'ailleurs ce compte rendu :

« La géographie est la description de la terre. Ainsi débutaient régulièrement tous les précis dont je me servais dans mon enfance. C'était une définition claire, bien posée, que d'ailleurs l'auteur s'empressait d'oublier après l'avoir énoncée, car il ne décrivait rien du tout et se complaisait en longues et fastidieuses énumérations qu'il

fallait apprendre par cœur ! Aussi, je détestais la géographie. J'aurais été bien étonné si, dans une sorte de vision de l'avenir, je m'étais vu 116, rue de l'Hôpital-Militaire, lisant un rapport sur des travaux géographiques !

» Trente ans se sont écoulés depuis cette époque, tout a marché, et la géographie comme le reste. La vieille définition d'antan est devenue tout à fait insuffisante. Il est vrai de dire qu'on n'en a pas encore trouvé d'autre pour la remplacer et qu'on ne sait plus au juste ce que c'est que la géographie.

» Pour les uns, c'est l'encyclopédie universelle, la synthèse de tout ce qui touche à l'humanité. Elle traite *de omni re scibili*, les mauvaises langues ajoutent *et quibusdam aliis*, ce qui veut dire en bon français qu'elle touche à tout et même à plusieurs autres choses.

» D'autres virent dans la géographie l'étude des questions commerciales agrémentées de longues colonnes de chiffres et ornées de toutes les beautés de la statistique.

» D'autres y voient surtout l'étude du sol, de ses éléments constitutifs, de sa flore, de sa faune ; géologie, botanique, zoologie deviennent ainsi comme les trois tuteurs de la géographie.

» Certains voient dans la géographie l'occasion de développer les questions d'ethnographie ou d'étudier les moyens d'expansion dans des régions encore inconnues hier. Ceux-là sont les partisans des études coloniales.

» D'autres enfin, dirai-je que c'est le plus grand nombre, trouvent que la géographie est chose agréable en ce sens qu'on est charmé quand un voyageur vient vous dire : telle chose m'advint, et quand vous croyez y être vous-même.

» Quelque difficile que paraisse l'entreprise, soit par nos conférenciers, soit par nos correspondants, nous avons essayé de satisfaire ces amateurs de géographie aux goûts si divers, à l'exception toutefois des premiers dont les conceptions sont tellement vastes qu'elles touchent au chimérique.

» Les amateurs de statistique et de hautes questions commerciales ont pu apprécier l'étude sur le Mexique, si consciencieuse et si naturelle, que M. Gaston Routier a écrite pour notre Bulletin : qu'il tienne pour assuré que son œuvre est considérée par nous comme un des joyaux de notre publication mensuelle, dont nous tirerons honneur au Congrès de 1892. La conférence que nous fit M. Lourdelet à notre dernière Séance générale sur les ambitions de l'oncle Sam et le bill Mac-Kinley a dû plaire aux amateurs de géographie commerciale, comme aussi celle de M. Mathiss sur la viticulture en Algérie.

» Dans une substantielle conférence, notre ami Guillot nous a montré l'état de la question africaine en 1891 ; le capitaine Brosselard-Faidherbe en nous parlant des rivières du Sud et en particulier de la Mellacorée, M. Harry Alis en nous racontant la mission Crampel ont développé deux points particuliers de cet ensemble ; M. Foa nous a fort intéressé par sa conférence sur le Dahomey ; le docteur Cattat par le récit de son beau voyage à Madagascar ; M. Levasseur, directeur de l'*Indépendance tonkinoise*, par sa relation sur le Tonkin. Voilà de quoi faire pâmer d'aise les amateurs de questions coloniales.

» Ceux qui aiment à voir l'histoire marcher la main dans la main avec la géographie et que n'épouvantent point les charmes un peu austères de l'archéologie ont lu avec plaisir les Deux jours d'excursion en Tunisie du docteur Carton, qui nous racontera certainement de vive voix ses impressions, puisque le voilà nommé médecin-major au 19e chasseurs à cheval, c'est-à-dire habitant de Lille.

» Ceux qui aiment la géographie pour elle-même ont écouté avec intérêt le docteur Pestour, professeur d'histoire naturelle au Lycée, qui a relaté à grands traits

le dernier voyage de Stanley, en y ajoutant de curieux commentaires au point de vue anthropologique. Nous avons entendu le lieutenant Dubois qui nous a parlé des Alpes du Dauphiné ; l'abbé Pillet, professeur à la Faculté catholique, qui nous a entraînés sur les sommets du Mont-Blanc en vrai Savoisien doublé d'un bon Français : M. Colardeau, professeur au Lycée, avec un humour et un entrain communicatifs, nous a raconté son Voyage en Corse ; dans le même ordre d'idées, notre collègue, M. Lebègue, nous a entretenus des beautés pittoresques de la région des Causses qu'il avait visitées pendant les vacances. Faut-il rappeler avec quelle émotion nous avons écouté le R. P. Bonvoisin nous parlant du Kurdistan en homme qui, l'Évangile à la main, a, pendant quinze ans, parcouru ces contrées lointaines, voisines de la Mésopotamie ? Nous avons tous applaudi M. Marcel Monnier dans son charmant récit de Voyages des Andes au Para ; M. Desfontaines nous a fait de chaudes descriptions des îles enchantées de la Polynésie ; nous avons pu apprécier la science et l'esprit d'observation de M. Claine dans son récit de Voyage au travers le monde Malais.

» Je crois être l'interprète d'un sentiment général en rappelant avec quel intérêt nous avons lu la très substantielle relation d'un Voyage au travers des États-Unis : cette communication était d'ailleurs assurée d'un accueil favorable, grâce à la seule signature de son auteur, dont le nom nous est si cher à tous, j'ai nommé M. Auguste Crepy.

» Les amateurs de sciences naturelles auraient pu nous reprocher de laisser dans l'ombre leur chose favorite ; vite, nous avons fait appel à M. de Guerne, vous venez de l'entendre raconter le voyage qu'il fit en compagnie du prince de Monaco, il vous a parlé de cette curieuse population des mers, de cette faune bathypélagique dont déjeunent les savants....... quitte à se rattraper le soir au dîner.

» Nous avons parcouru ainsi les cinq parties du monde tout en laissant une large place à notre pays, nous avons contenté toutes les exigences. Qu'on dise après cela que nous ne sommes pas éclectiques.

» A Roubaix, l'Europe a trouvé son orateur en M. de Beugny d'Hagerue qui a redit pour les Roubaisiens son beau Voyage à Naples, et en l'abbé Pillet, qui a refait sa conférence du Mont-Blanc. L'Asie est représentée par M. Castonnet des Fosses qui parle de la Perse et par M. Capus qui franchit l'Hindou-Koush ; l'Afrique est montrée en Égypte, sous un de ses aspects les plus poétiques, par le R. P. Le Menant des Chesnais, dont l'éloge n'est plus à faire ici ; aussi, votre Secrétaire-Général eut-il fort à faire pour ne pas rester trop au-dessous de son devancier en parlant de l'Algérie. Hier encore, M. Castonnet des Fosses, qui est un ami des Roubaisiens, leur exposait la situation actuelle de la Tunisie. L'Océanie a eu cette année toutes les faveurs de Roubaix : c'est M. Desfontaines qui parle de la Polynésie, MM. Fritz Dubois et Claine qui parcourent l'archipel Malais. Mais d'Amérique point, on n'en veut plus à Roubaix. Serait-ce la faute du bill Mac-Kinley ? Prenez garde aux représailles, mes chers confrères, la France aussi devient protectionniste ?

» A Tourcoing, nous retrouvons les noms du R. P. Le Menant des Chesnais, de MM. de Beugny d'Hagerue, Pestour, Lebègue, Desfontaines, de Guerne, de l'abbé Pillet. M. Desdevises du Dézert, professeur à la Faculté de Caen, est venu entretenir le public Tourquenois des choses d'Espagne en fin connaisseur et véritable lettré.

» Valenciennes, vous le savez, a des rapports de bon voisinage avec la Société de Géographie de Lille à qui elle emprunte son Bulletin : elle se réveille d'un sommeil passager : elle a demandé à votre Secrétaire-Général une conférence sur la Russie ; elle a entendu une conférence sur Madagascar dont l'auteur était M. Foucart, un

compagnon du docteur Cattat. Elle ne demande qu'à continuer la série de ses conférences.

» Une mention à la série guide Joanne représentée comme toujours par votre Secrétaire-Général, qui a tracé un itinéraire du voyageur à Moscou à usage des membres des Sociétés de Géographie de Lille, Roubaix, Tourcoing. Heureux s'il a pu rendre service à quelques confrères.

» Nous venons de parler des voyageurs ; par une pente toute naturelle, cela nous amène à parler de nos excursions qui ont commencé cette année au début du mois d'avril. Un peu timides, d'abord, elles ne dépassent pas Grimonpont-Watrelos où M. Gruson, ingénieur en chef du département et M. Devos, ingénieur des ponts et chaussées guident nos touristes dans une visite à l'usine d'épuration des eaux de l'Espierre. Dès la fin du mois, on s'enhardit : MM. Godin et Delessert conduisent 35 excursionnistes à Chantilly : quelques jours avant, MM. Crépin et Godin avaient conduit une excursion à Hautmont pour la visite des hauts-fourneaux et laminages. Cette ardeur est contagieuse : voilà que le Président en personne se met à la tête de ses fidèles qui se trouvent être légion quand il s'agit de pousser jusqu'à.... St-Maurice pour visiter les réservoirs de la Louvière où M. Mongy se met obligeamment à la disposition de la Société pour fournir d'intéressantes explications. Les gros bataillons suivent toujours notre Président qui les retrouve à l'excursion aux mines de Lens : il est vrai qu'on était alléché par la perspective d'une conférence souterraine faite par l'éminent professeur de la Faculté des sciences, M. Gosselet ; on trouva en plus un charmant accueil que nous avait réservé l'appui du président du conseil d'administration.

» Voilà maintenant M. Houbron qui conduit à Gand 28 excursionnistes, M. Vanbutsèle qui mène un autre groupe à Lillers et Béthune ; la promenade obligatoire à Cassel trouve toujours son guide aimable en M. Cantineau. En juin on devient tout à fait hardi, MM. Beaufort et Delahodde poussent jusqu'à Rouen, non sans s'être fait précéder de M. Godin en qualité d'éclaireur et de maréchal des logis ; aussi tout marche à souhait ; et comme l'appétit vient en mangeant, voici que dix de nos sociétaires partent en Suède sous la conduite de M. d'Halluin : un d'eux nous a promis la relation de cette excursion à longue portée. Entre temps, MM. Fernaux et Crépin organisent une excursion à Lucheux et Doullens : M. Jusniaux, notre factotum, notre homme universel, accompagnait l'excursion en qualité de photographe amateur : vous avez pu voir en notre Bulletin sa photographie du beffroi de Lucheux, servant d'illustration et de préface à l'histoire des postes qu'écrivit M. Fernaux. Le mois de juillet voit nos excursionnistes à Douvres, et, le jour de la Fête nationale, 35 de nos sociétaires fuient le bruit et les pétards pour aller visiter Dinant et Namur ; puis, soucieux de se faire absoudre sur l'autel de la patrie pour leur indifférence civique, ils terminent par un pieux pèlerinage à Sedan et à Bazeilles où M. Godin prononce quelques paroles émues. Inutile de dire que tout venait à point, l'organisateur étant M. Fernaux. M. Jacquin a bien voulu s'arracher à ses nombreuses occupations et quitter Paris pour conduire à Dunkerque nos lauréats du prix Danel. Nous voulons lui répéter ici combien nous lui gardons de reconnaissance.

» Mais voici les vacances. Celui-ci recherche les ombrages, celui-là les brises de la mer ; MM. Beaufort et Delahodde travaillent pour la Société : ils conduisent une première excursion dans le Boulonnais vers la vallée du Denacre ; une seconde excursion nous conduit aux aciéries et forges de Trith-St-Léger.

» En terminant cette longue énumération, je crois de mon devoir de remercier les

dévoués organisateurs de ces excursions qui sont un des éléments de prospérité de notre Société ; et puisque je suis sur le chapitre des remerciements, laissez-moi en adresser de chaleureux à MM. Quarré et Joseph Petit-Leduc qui tiennent le Bulletin au courant des nouvelles géographiques et économiques, comme aussi au lieutenant Mamet du 43e de ligne dont le cours de topographie a été si apprécié. Je veux lui dire que...... Mais au fait, j'aime mieux me taire par crainte d'être indiscret.

» Le concours a donné cette année des résultats inégaux. Certaines séries sont fort au-dessus de la moyenne, d'autres n'ont même pas mérité une récompense. La section de Saint-Cyr n'a pas brillé par la quantité mais par la qualité : deux des lauréats sont actuellement à l'École militaire ; cela me rappelle qu'un de nos anciens lauréats (il est peut-être dans cette salle) se trouva il y a quelques années dans une situation analogue : il est sorti dans un rang excellent que la géographie a contribué à lui assurer et le voilà maintenant sous-lieutenant au 43e de ligne. N'est-ce pas pour les jeunes gens un exemple à méditer...... et à suivre ?

» Les jeunes filles vont aussi redoubler d'ardeur pour l'étude de la géographie. Une dame a voulu assurer des médailles aux plus méritantes d'entre elles. Une médaille ! Voilà qui n'est point banal, voilà une récompense précieuse et durable ! Aussi, en remerciant la généreuse donatrice de sa pensée délicate, nous avons voulu perpétuer le souvenir de sa libéralité en gravant sur les médailles les mots suivants : *Prix Parnot.*

» Et maintenant, je me tais, certain que je suis d'être déjà taxé d'insupportable bavard par nos jeunes lauréats..... et qui sait, peut-être aussi par mes confrères. »

Le Président, avant de donner la parole à M. Quarré-Reybourbon pour la lecture du palmarès, annonce que le bureau s'est montré particulièrement généreux cette année et a décerné plusieurs médailles hors concours.

Une de ces médailles est décernée au Secrétaire-Général, M. Merchier. C'est son conférencier ordinaire que la Société a surtout voulu récompenser par cette distinction flatteuse.

Une autre au lieutenant Mamet, du 43e de ligne, dont le cours de topographie a été hautement apprécié. Il a contribué au succès des nombreux enfants de Lille qui, cette année, sont entrés à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. A lui nous sommes redevables d'une part de cette joie patriotique que nous avons éprouvée en voyant dans les rues de notre ville, selon l'heureuse expression du Président, « tant de jeunes Lillois qui sont venus, au nouvel an, montrer à notre population l'uniforme du premier bataillon de France ».

La troisième est offerte à M. de Guerne, qui est inscrit avec le n° 6 parmi les membres de la Société de Géographie de Lille, et puisqu'on a parlé de l'armée, ajoute le Président, que M. de Guerne n'aille pas croire au moins que ce soit là une récompense à l'ancienneté, elle est bien et dûment décernée au choix.

Par de nombreux applaudissements, l'assemblée entière ratifie les paroles de son Président. Ici se place un incident touchant. M. Crepy va chercher M. Gosselet et l'invite à remettre lui-même la médaille à M. de Guerne. Le maître et l'élève tombent dans les bras l'un de l'autre et la salle entière éclate en applaudissements !

M. Quarré-Reybourbon a ensuite donné lecture du palmarès :

PALMARÈS DU CONCOURS DE GÉOGRAPHIE DE 1891.

JEUNES GENS.

I. — Enseignement secondaire.

1re série : Au-dessus de 17 ans. — Cours de St-Cyr.

Prix :	MM. Lemayeur, Maurice, du *Lycée* de Lille.	
1er Accessit :	Pointurier, Paul,	id.
2e —	Leflon, Cyr,	id.

2e série : De 16 à 18 ans.

1er Prix :	MM. Laplaud, Félix, *Éducation particulière*, à Lille.	
2e —	Foulon, J.-B., du *Lycée* de Lille.	
3e —	Bastien, Élie, du *Lycée* de Tourcoing.	
1er Accessit :	Lebon, Louis,	id.
2e —	Petit, Jules,	id.

3e série : De 14 à 16 ans.

1er Prix :	MM. Dodanthun, Jules, du *Lycée* de Lille.	
2e —	Houdoy, Jules,	id.
1er Accessit :	Dautriche, Henri, du *Pensionnat Ste-Marie*, Lille.	
2e —	Picard, Paul, du *Collège* d'Armentières.	

4e série : Au-dessous de 14 ans.

La Commission n'a décerné aucune récompense dans cette série.

II. — Enseignement primaire supérieur.

5e série : Au-dessus de 15 ans.

1er Prix :	MM. Vanberkel, Lucien, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.	
2e —	Flamant, Gaston,	id.

1er Accessit : *ex æquo.*	Duquennoy, Fernand, de l'*École primaire supérieure* de Lille. Husson, Camille, de l'*École primaire supérieure* de Fournes.
2e Accessit : *ex æquo.*	Coquelet, Alphonse. id. Féquet, Charles, de l'*École primaire supérieure* de Roubaix. Waultier, Walmyr, id.
3e Accessit : *ex æquo.*	Cauvain, Henri, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin. Brygo, Achille, de l'*École primaire supérieure* de Fournes. Dherbécourt, François, de l'*École prim. supérieure* d'Haubourdin. Rousselle, Victor, id

6e série : Au-dessous de 15 ans.

1er Prix :	MM. Vasseur, Camille, de l'*École primaire supérieure* de Fournes.
2e —	Coustenoble, Vincent. id.
3e —	Vermeersch, Henri, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
1er Accessit : *ex æquo.*	Thibaut, Jules, id. Wavrelle, Gaston, de l'*École primaire supérieure* de Fournes
2e Accessit : *ex æquo.*	Dathis, Jules, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin. Lemaire, Amand, id.
3e Accessit : *ex æquo.*	Poncelet, Paul, du *Pensionnat St-Pierre*, Lille. Raboisson, Georges, id.
4e Accessit :	Fourmestraux, Jules, de l'*École primaire supérieure* de Fournes.
5e — *ex æquo.*	Cruppe, J.-B.. id. Toupet, Henri, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
6e Accessit : *ex æquo.*	Bernier, Eugène, de l'*École primaire supérieure* de Lille. Décatoire, Lucien, de l'*École primaire supérieure* de Fournes.

III. — Enseignement primaire élémentaire.

7e série : De 11 à 14 ans.

	1er Prix :	*Médaille d'Argent.* M. Coustenoble, Auguste, de l'*École primaire supérieure* de Fournes.
Prix Léonard Danel.	2e —	MM. Loridan, Charles, de l'*École prim. supérieure* de Tourcoing.
	3e —	Chenal Étienne, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
	4e —	Féquet, Henri, de l'*École primaire supérieure* de Roubaix.
	5e —	Remillet, Jules, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
	6e —	Jorion, Paul, de l'*École primaire supérieure* de Roubaix.
	7e —	Delbecque, Fernand, de l'*École prim. supérieure* de Tourcoing.
	8e —	Bouquet, Julien, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
	9e —	Fruit, Louis, de l'*École primaire supérieure* de Tourcoing.

1er Acces. :	MM. Bruneel, Adrien, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.
2e —	Felbacq, Charles, id.
3e —	Capelle, Charles, de l'*École primaire supérieure* de Roubaix.
4e —	Dubois, Georges, id.
5e —	Anquet, Albert, de l'*École primaire supérieure* de Tourcoing.
6e —	Goudenove, Eugène, id.
7e —	Legardez, Albert, de l'*École primaire supérieure* d'Haubourdin.

8e série : De 9 à 11 ans.

1er Prix : MM. Gillis, Jules, de l'*École primaire rue de Gand*, à Tourcoing.
2e — Martin, Paul, de l'*École primaire rue du Flocon*, Tourcoing.
1er Accessit : Leclercq, Louis, de l'*École primaire du Blanc-Seau*, à Tourcoing.
2e — Segard, Léon, *Éducation particulière*, à Lille.
3e — Catelain, Julien, de l'*École primaire rue de Gand*, à Tourcoing.
4e — Taccoen, Léon, de l'*École primaire du Blanc-Seau*, Tourcoing.
5e — Forest, Émile, de l'*École primaire* de Fournes.
6e — Colleaux, Albert, de l'*École primaire rue Lydéric*, à Lille.
7e — Dalmar, Pierre, *Éducation particulière*, à Lille.

JEUNES FILLES.

I. — Enseignement secondaire.

1re série : Au-dessus de 16 ans.

Prix : *Médaille Parnot*. Melle Caen, Marie, du *Collège Fénelon*, Lille.

2e série : De 15 à 17 ans.

1er Prix : *Médaille Parnot*. Melle Wauquier, Berthe, du *Collège Fénelon*, Lille.
2e — Melles Vrambout, Jeanne, id.
3e — Vernisson, Angèle, du *Pensionnat de Melles Gosselet*, à Lille.
1er Accessit. Lemue, Marthe, de l'*Institut Sévigné*, Roubaix.
2e — Mullier, Jeanne, id.
3e — Boissart, Thérèse, du *Collège Fénelon*, Lille.
4e — Vasseur, Marie, de l'*Institut Sévigné*, Roubaix.

3e série : De 14 à 16 ans.

Prix : Melles Petit-Wéry, Andrée, du *Collège Fénelon*, Lille.
1er Accessit : Picavet, Berthe, id.
2e — Lenne, Eugénie, de l'*Institut Sévigné*, Roubaix.
2e — Petit, Marie, du *Collège Fénelon*, Lille.
4e — Barroyer, Marie, de l'*Institut Sévigné*, Roubaix.

II. — Enseignement primaire supérieur.

4e série : Au-dessus de 15 ans.

Prix : *Médaille Parnot*. Melle Cardon, Léona, de l'*École primaire supér.* de Lille.
Accessit : Melle Bertrand, Marie, de l'*École rue des Orphelins*, Tourcoing.

5e série : Au-dessous de 15 ans.

1er Prix : Melles Dangremont, Léopoldine, de l'*École primaire rue du Chaufour*, à La Madeleine.
2e — Monmarché, Léonie, de l'*Éc. prim. rue des Orphelins*, Tourcoing.
1er Accessit : Nève, Marie, id.
2e — Choffat, Thérèse, id.
3e — Cousin, Thérèse, de l'*École primaire*, à Phalempin.

III. — Enseignement primaire élémentaire.

6e série : De 11 à 14 ans.

1er Prix : *Médaille Parnot*. Melle Dandoy, Berthe, de l'*École primaire rue des Orphelins*, à Tourcoings
2e — Melles Jean, Émilie, id.
1er Accessit : Bugniard, Henriette, id.
2e — Luton, Marthe, de l'*École primaire rue de l'École*, à Fives-Lille.

7e série : De 9 à 11 ans.

1er Prix : *Médaille Parnot*. Melle Bettremieux, Zoé, de l'*École primaire rue Ste-Élisabeth*, à Roubaix.
2e — Melles La Grange, Marthe, de l'*École primaire rue de Bailleul*, à Lille.
3e — Adrianne, Alice, de l'*Institut Sévigné*, à Roubaix.
1er Accessit : Vandenbussche, Lucie, de l'*École primaire place Charles Roussel*, à Tourcoing.
2e — Derot, Laure, du *Pensionnat de Melles Gosselet*, à Lille.
3e — Terlet, Madeleine, de l'*Éc. prim. rue de l'Hôpital-Militaire*, Lille.
4e — Agache, Pauline, de l'*Éc. primaire rue des Orphelins*, Tourcoing.

Nous devons des remerciements à la musique des *Amis-Réunis* qui, sous la direction de M. P. Delcroix, a exécuté plusieurs morceaux très brillants.

Chaque année elle est en progrès, elle fait apprécier ses qualites aux membres de la Société de Géographie de Lille qui tiennent en haute estime le *bon accord* et l'*harmonie*.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

Nous recommandons à nos lecteurs l'étude de la substantielle conférence de notre ami Guillot.

Cette conférence a été recueillie par un de nos confrères. M. Guillot a bien voulu lui communiquer ses notes, de telle sorte qu'on a pu composer ainsi un travail précis et complet.

La conférence de M. Guillot est un travail d'ensemble qui met au point la question africaine au mois de décembre 1891.

Le capitaine Brosselard-Faidherbe a bien voulu nous communiquer son manuscrit relatif à la pénétration par la *Mellacorée*. Ce sera le développement d'un des points particuliers indiqués dans la conférence de M. Guillot.

Nous avons fait recueillir par sténographe la conférence de M. Harry Alis, sur l'expédition Crampel : ce sera le développement d'un second point particulier et non des moins intéressants.

Si après cela nos lecteurs ne connaissent pas à fond l'état de la question africaine, c'est qu'ils ne l'auront pas voulu.

N. D. L. R.

Les dernières Explorations Européennes
DANS L'AFRIQUE OCCIDENTALE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille le 15 Novembre 1891,

Par M. E. GUILLOT,
Professeur agrégé d'Histoire au Lycée Charlemagne,
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris.
Membre d'Honneur et ancien Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille,
Officier de l'Instruction publique.

La conquête de l'Afrique occidentale est à l'ordre du jour. Dans une précédente conférence on a montré le partage de cette Afrique entre

les diverses Puissances Européennes (1) : on se propose d'étudier aujourd'hui les diverses tentatives faites par les Français pour *s'assurer ce domaine* que leur a concédé la diplomatie, et l'étendre s'il se peut, là où il n'est pas limité encore : l'Algérie, le Sénégal, le Congo forment comme les trois amorces de notre empire africain : réunir entre elles ces trois amorces, par un tout ininterrompu, tel est le but que semblent s'être proposé des hommes généreux, prêts à tout risquer pour le plus grand bien de la France.

I. Pénétration du N. au S. — Attaque par l'Algérie.

Le plan de pénétration par l'Algérie a donné naissance au projet de chemin de fer Transsaharien : l'échec de la mission Flatters en 1851 parut un instant entraîner l'ajournement définitif de la question ; elle a été reprise cependant dans ces derniers temps et il semble que la solution du problème se rapproche beaucoup. Aussitôt, d'ardentes compétitions locales se sont manifestées dans notre colonie Algérienne : les provinces d'Oran et de Constantine ont réclamé l'honneur de devenir têtes de ligne, sans parler de la Tunisie qui entrait également en jeu. Le projet Oranais aurait pour objectif Tombouctou, en partant du port d'Arzeu pour passer par Saïda, Aïn-Sefra et le Touat. Le tracé Constantinien partirait de Philippeville pour passer par Biskra et Ouargla et aboutir au lac Tchad ; il est préconisé par MM. Philebert et Roland, il a reçu l'approbation des hommes qui connaissent le mieux l'Afrique, tels que le colonel de Polignac, le capitaine Binger, le capitaine Brosselard-Faidherbe, M. Édouard Blanc, mais tous sont d'accord sur ce point. c'est que le meilleur de ces chemins de fer est celui qui se fera.

Deux choses s'imposent pour l'instant.

La première consiste à hâter la constitution de grandes Compagnies coloniales, étudiées en ce moment par le Conseil supérieur des Colonies et qui vont être discutées par le Parlement.

La seconde consiste à régler sans tarder la question du Touat qui vient de se réveiller : les Allemands et les Anglais sont forcés de convenir que le Touat est dans notre sphère d'influence ; M. Ribot a

---

(1) Voir Bulletins de février et mars 1891, pages 105 et 197.

parfaitement défini la chose en déclarant que la question du Touat est une simple question de police algérienne : aussi, a-t-on approuvé le langage ferme, élevé et patriotique du Ministre des Affaires étrangères quand il a déclaré que la France ne tolérerait pas l'ingérence du Maroc dans le Touat (1).

---

(1) Voici, d'après la *Géographie*, — qui déclare tenir ces renseignements du *Bulletin de l'Afrique française* où ils seront publiés incessamment, — une note résumant les dernières intrigues marocaines dans le Touat, sur lesquelles nous ne possédions jusqu'ici que des données assez vagues :

D'après notre confrère, dont les renseignements sont puisés à bonne source, ce serait au mois de mai dernier que le sultan du Maroc aurait donné à ses prétentions sur le Touat une forme pratique, une forme agressive. A cette époque, c'est-à-dire il y a six mois, les gouverneurs marocains de Figuig et du Tafilalet envoyèrent, chacun de son côté, une vingtaine de cavaliers, sous le commandement d'un caïd, dans la direction du Touat.

Les deux groupes, partis de points différents, se réunirent d'abord au petit ksar de Chérouin, puis à Deldoun, chez notre vieil et trop fameux ennemi Bou-Amama, de sinistre mémoire. Là, ils se séparèrent de nouveau, les uns pour aller faire de la propagande dans le Touat méridional, les autres pour se livrer à la même besogne sur d'autres points de la région. Chemin faisant, les émissaires du sultan de Fez proclamaient, sans autre forme de procès, l'annexion du Touat au Maroc. Le massacre de nos partisans les plus déterminés, la mise à l'index des autres furent le résultat de cette campagne.

Cette mission remplie, les cavaliers de Figuig et du Tafilalet rentrèrent chez eux ; mais immédiatement ils furent remplacés par un autre groupe dont ils n'étaient que l'avant-garde, par un escadron de l'ancienne garde noire du sultan de Fez, commandé par un caïd et accompagné d'un bacha et d'un chérif. Les nouveaux arrivants s'installèrent à Timmimoun, d'où les chefs dirigèrent en faveur du Maroc, contre la France, une active propagande. N'ont-ils pas poussé l'audace jusqu'à faire dire au commandant de notre poste d'El-Goléah qu'il eût à se bien tenir et que les temps approchaient où l'on viendrait, au nom du Maroc et de son souverain, le chasser de son ksar ?

Aux observations du gouvernement français, le sultan du Maroc fit d'abord répondre par des dénégations sommaires. Puis au mois d'août dernier, les agissements des émissaires de Figuig et du Tafilalet ayant provoqué une nouvelle et plus énergique communication diplomatique, le sultan nous a dédaigneusement opposé pour toute réponse les cartes allemandes de Stieler.

Le sultan n'avait pas besoin d'emprunter aux bons Allemands un atlas fait par un ennemi de la France et d'ailleurs non conforme aux conventions de 1890, il n'avait qu'à ouvrir ses propres archives pour y retrouver le traité qu'en 1845, son prédécesseur signa avec le Gouvernement français. Il y aurait lu ce qui suit :

Art. 1. — Dans le Sahara (désert), il n'y a pas de limite territoriale à établir entre les deux pays, puisque la terre ne se laboure pas et qu'elle sert seulement de pacage aux Arabes des deux empires qui viennent y camper pour y trouver les pâturages et les eaux qui leur sont nécessaires.

Les deux souverains exerceront de la manière qu'ils l'entendront toute la pléni-

II. — Pénétration de l'Ouest à l'Est. — Attaque par le Sénégal et le Soudan français.

C'est vers ce point que nos affaires sont conduites avec le plus de vigueur ; nous sommes en progrès ininterrompu depuis 1880.

La campagne du colonel Archinard comptera comme une des plus brillantes et une des plus fructueuses dans ces parages de l'Afrique. Il s'est emparé de Segou, de Moro, devant lui le sultan Ahmadou s'est enfui dans le désert. Archinard a lutté encore contre Samory rebelle ; il s'est emparé de Bissandougou ; il a poussé jusqu'à Kankan, où il a laissé un poste. Le 6 septembre 1891, ce poste a repoussé victorieusement les Sofas de Samory.

Le lieutenant-colonel Humbert vient de remplacer le colonel Archinard et saura déployer la même vigueur pour combattre Samory.

Mais après les œuvres de guerre doivent venir les œuvres pacifiques, Aussi, le Ministre de la Guerre, en septembre 1891, a envoyé une

---

tude de leurs droits sur leurs sujets respectifs dans le Sahara. Et toutefois, si l'un des deux souverains avait à procéder contre ses sujets au moment où ces derniers seraient mêlés avec ceux de l'autre État, il procédera comme il l'entendra sur les siens, mais il s'abstiendra envers les sujets de l'autre gouvernement.

Ceux des Arabes qui dépendent de l'empire du Maroc sont : les M'beïa, les Beni-Guil, les Hamian-Djouba, les Eûmour-Sahra et les Ouled-Sidi-Cheikh-el-Gharaba.

Ceux des Arabes qui dépendent de l'Algérie sont : les Ouled-Sidi-el-Cheikh-el-Charaza et tous les Hamian, excepté les Hamian-Djouba sus-nommés.

L'article qu'on vient de lire est relatif au Sahara algérien, ainsi qu'il est manifeste par l'article 5 précisant, à défaut de limite territoriale, la division des kessours (villages), entre les deux États.

Art. 5. — Cet article est relatif à la désignation des kessours (villages du désert) des deux empires. Les deux souverains suivront, à ce sujet, l'ancienne coutume etablie par le temps et accorderont, por considération l'un pour l'autre, égards et bienveillance aux habitants de ces kessours.

Les kessours qui appartiennent au Maroc sont ceux de Yche et de Figuig.

Les kessours qui appartiennent à l'Algérie sont : Ain-Sefra, S'fissefa, Assla, Trout, Chellala, El-Abcad et Bou-Seinghoune.

L'article le plus intéressant au point de vue de la situation actuelle est celui-ci, d'où il ressort clairement qu'en 1845 le Maroc ne se croyait aucun droit sur le Touat, qu'il ne semblait pas même en soupçonner l'existence.

Art. 6. — Quant au pays qui est au Sud des kessours des deux gouvernements, comme il n'y a pas d'eau, qu'il est inhabitable et que c'est le désert proprement dit, la délimitation en serait superflue.

mission sous le commandement de M. Marmier pour étudier le prolongement du haut Sénégal jusqu'à Bamakou.

C'est encore en 1891 que le capitaine Brosselard-Faidherbe a étudié le tracé relativement facile d'un chemin de fer de 312 kilomètres, allant de la côte des Rivières du Sud vers le haut Niger : il a mené à bien son entreprise, malgré les obstacles que lui suscitèrent les chefs alliés de Samory.

A ces explorations, qui ont un but technique et nettement défini, il faut en joindre d'autres au caractère plus spécialement géographique. Nous allons étudier avec quelque détail ces diverses missions.

Missions Quiquandon et Crozat.

A la suite de son expéditon contre Samory, le colonel Archinard se montra soucieux de s'attacher les chefs noirs Tiéba et Bocary. Il résolut donc d'envoyer vers eux une mission, et, pour cela, il jeta les yeux sur le capitaine Quiquandon, déjà connu par plusieurs missions qu'il avait remplies avec succès. Le 16 avril 1890, cet officier partit auprès de Tiéba, chef de Kenedougou.

Le but de la mission était d'étudier Tiéba, de sonder ses intentions, de l'enchaîner si possible à la politique française, de prendre pied dans Kenedougou et les pays voisins, d'étudier les marchés et les routes commerciales afin de les assurer à la France, enfin de soutenir Tiéba contre Samory pour combattre plus efficacement ce dernier.

Quiquandon s'acquitta de sa mission avec succès et voici en résumé ce qu'il nous apprit.

Tiéba est un personnage curieux, supérieur à la moyenne des chefs noirs. C'est un homme de 45 ans, solidement charpenté, au nez droit et fort, avec barbiche au menton, à l'œil clair, au regard franc, d'une bonté un peu goguenarde. Il est vêtu avec une certaine recherche, s'enveloppe dans un ample boubou en tissu européen, porte un pantalon à plis qui lui tombe jusqu'aux genoux, est chaussé de sandales ou de bottes ouvragées, se coiffe du petit bonnet rond des Toucouleurs, et, dans les grandes occasions, d'un chapeau pointu aux larges ailes. Il n'est pas superstitieux et professe un souverain mépris pour les fétiches, gris-gris ou amulettes, si fort en honneur chez le commun de ses compatriotes ; il ne s'enferme par chez lui et sort volontiers à cheval.

Il a une cour composée de guerriers et de quelques vieux conseillers ; il a des musiciens et aussi une garde, mais qui ne compte que 20 hommes.

Il a une famille nombreuse, car son harem est bien garni à la suite de guerres heureuses ; il ne redoute pas les charges de la paternité puisque, rien que pendant le siège de Kinia qui dura cinq mois, il n'eut pas moins de 21 enfants ! Il est le père de ses sujets !

Il est aussi le fils de ses œuvres. Il a soumis les provinces révoltées à la mort de son père, et le premier de sa famille a pris le titre de *fama* ou roi. Il commande à des frères plus âgés que lui, toutefois, il les consulte et les ménage ; il leur confie l'éducation de ses enfants.

Tiéba est un gros propriétaire et de plus très âpre au gain : il fait valoir ses terres, et ses frères, au moment des semailles y vont travailler ; tandis que lui-même ne dédaigne pas de donner quelques coups de bêche : il aime à montrer ses fermes, à en vanter le rapport. « Tu verras mon pays, disait-il au capitaine Quiquandon, il y a des montagnes, des bois, des ruisseaux dont l'eau est limpide toute l'année, et tout le temps j'ai des pistaches fraîches et du maïs nouveau. » Il montre un naïf orgueil de propriétaire.

Il est d'ailleurs confiant et sans façons. Il croit à la loyauté du capitaine Quiquandon, il le reçoit à toute heure du jour et de la nuit, va le visiter familièrement et sans suite. Blessé au siège de Loutana, il se laisse panser par le docteur Crozat, compagnon de Quiquandon, il accepte sa potion. On voit que c'est un esprit fort, sans préjugés ; c'est un trait de caractère pour un noir, car les noirs se défient toujours.

Tiéba est musulman, mais ce n'est pas un fanatique ; il ne cherche pas à faire de la propagande religieuse et blâme ceux qui en font. Il dit un jour à Quiquandon : « Samory veut obliger tout le monde à faire Salam, il coupe la tête à tous ceux qui refusent : chacun doit être libre. Chez moi, quiconque veut faire Salam fait Salam, quiconque veut boire du dolo boit du dolo ; je n'en bois pas ; mais mon frère Khassa en boit et nos pères en buvaient ». Il a donc une tolérance relative, ce qui est fort important dans l'Afrique française.

Mais avec toutes ces qualités, Tiéba a un grand défaut, il aime trop la guerre ; très brave et très fort, il a été blessé dix-huit fois. Quiquandon dut l'accompagner aux sièges de *Loutana* et de *Kimen*, il admira sa témérité et constata que du moins ce n'est pas un massacreur comme El-Hadj-Omar ou Samory.

En résumé, Tiéba est bon, simple, intelligent, tolérant, ami sincère

de la France ; mais son entourage est à craindre. On doit s'appuyer sur lui et tâcher de mériter sa reconnaissance en lui montrant ses véritables intérêts.

Quant au royaume de Tiéba, le *Kénédougou*, c'est une vraie monarchie militaire. Tiéba est souverain absolu ; tout lui appartient ; c'est le Louis XIV de l'Afrique occidentale ; ses sujets lui sont entièrement soumis.

Sa capitale est *Sikasso*, grand village de 4 kilomètres de tour, pourvu d'une enceinte fortifiée et que Samory n'a pu forcer en 1888.

La population se divise en hommes libres et en esclaves.

Les hommes libres se partagent en *diulos* ou commerçants et en guerriers. Les diuolos vont chercher des étoffes jusqu'à Kayes, mais ils rapportent tout à Tiéba qui, en retour, leur fournit les objets d'échange.

Chaque village cultive un *lougan* (domaine), dont le produit est réservé à Tiéba ; mais si Tiéba se contente de cela, c'est, paraît-il, par bonté d'âme, car il a droit à la totalité des récoltes.

Tandis que le capitaine Quiquandon étudiait ainsi Tiéba et son royaume, le docteur Crozat faisait la même chose pour le *Mossi*, dont le chef est *Bocary*.

Le docteur Crozat est un médecin de marine, il fut détaché par Quiquandon vers le Mossi, dont la capitale est *Ouaghadougou*, située à 500 kilomètres à l'E. de Sikasso.

Il était chargé d'étudier le Mossi et son souverain, devait s'efforcer d'obtenir un traité de protectorat, consolider l'influence française dans le pays, recueillir le plus de renseignements possible. Parti le 1er août 1890 de Sikasso, il y revenait le 20 novembre de la même année, après avoir fait lui aussi de curieuses observations.

Il constata d'abord que le chef du Mossi, Bocary, est absolument différent de Tiéba.

Il n'a pas conquis sa couronne, et, le plus naturellement du monde, il a succédé à son frère mort sans enfants.

Il est vaniteux, infatué de sa personne, et avec cela défiant et craintif ; il passe sa vie à mourir de peur ! Aussi sort-il fort peu, et passe son temps avec ses femmes, ses serviteurs, ses *marabouts* pour lesquels il a une vénération profonde.

Très superstitieux, il se ruine en achats de gris-gris et d'amulettes qui doivent le rendre invulnérable.

Trois Européens seulement sont allés au Mossi jusqu'en 1891, le

capitaine Binger qui fut invité à déguerpir au plus vite, l'allemand Moussa qui fut abreuvé d'avanies, le docteur Crozat est le troisième.

Lui seul parvint à voir Bocary, et Dieu sait si c'est une chose difficile !

Dans la première audience, le docteur Crozat fut défavorablement impressionné à la vue de ce petit vieillard d'environ 50 ans, à la mine de fouine, au regard inquiet, à la tenue négligée, coiffé d'un bonnet d'avocat couvert de talismans et tellement défiant qu'il ne dépassa point l'embrasure de la porte où il se tint accroupi, prêt à se sauver au plus vite : on eût dit un chat hargneux qui a peur d'être fouetté.

Le docteur Crozat voulut éblouir le roi nègre par sa magnificence. Il lui offrit plusieurs pièces de calicot, un manteau, des colliers de verroterie, un couteau, un rasoir et cinquante francs en argent : à la vue de ce présent, Bocary se leva et disparut lestement ; il paraît qu'il n'est pas convenable pour un chef de recevoir des présents devant une nombreuse assistance, mais un peu plus tard, il envoya secrètement un émissaire pour prendre le cadeau et remercier en son nom.

Là se borna la première audience. Dans la seconde, le docteur fut autorisé à parler affaires. Il se lança dans un long discours pour engager des relations commerciales et proposer un traité, au seul mot de traité, Bocary se leva vivement et disparut.

Crozat croyait avoir dépensé son éloquence en pure perte, quand il fut informé qu'il aurait une entrevue avec *Baouré*, la fille de Bocary, qui lui offrait un rendez-vous avec l'autorisation de son père.

Crozat lui fit boire du dolo et Baouré devint expansive et lui fit des confidences. Crozat sut ainsi tout ce qui se passait chez Bocary; le souverain était fort désireux de signer le traité, dans l'espoir d'obtenir ce qui faisait l'objet de tous ses vœux : un bonnet rouge et un grand sabre ; mais les marabouts, craignant de perdre leur influence, l'empêchaient d'exécuter son désir : ils lui représentaient que les blancs ayant son nom par écrit, lui jetteraient des sorts. Baouré termina en disant au docteur de ne pas perdre courage.

Ainsi, Bocary était pris entre son désir de traiter et la peur d'encourir un sort. La peur l'emporta. Dans une troisième et dernière audience, il promit *sur parole* son amitié complète au chef des blancs, mais refusa de s'engager davantage. Il s'excusa de ne point signer de traité, en alléguant que cela lui avait été défendu par le doyen de ses marabouts, lequel n'avait pas moins de 150 ans !

Le docteur Crozat dut revenir à Sikasso sans le traité désiré ; toute-

fois il avait réalisé un grand progrès, il avait été reçu ; il savait quels résultats considérables on pouvait obtenir au prix d'un bonnet rouge et d'un grand sabre ! Il savait aussi que Bocary est le prisonnier de ses marabouts et l'esclave de ses frayeurs.

Mission Monteil.

Organisée par l'administration des Colonies, cette mission a pour but d'aller de Bamakou à Say, limite de nos possessions sur le Niger, suivant ainsi la corde de l'arc immense que le fleuve décrit entre ces deux points. A partir du Mossi, une partie du voyage s'exécute en pays inconnu.

Le chef de la mission est le capitaine Monteil (1). Il est connu par une première expédition qu'il fit au Sénégal en 1877 ; il fut adjoint, puis directeur des affaires indigènes en ce pays, en 1884 il était chef de la mission topographique dont Binger faisait partie. Il est remarquable par sa grande énergie et son indomptable obstination.

Ce fut le 20 septembre 1890 qu'il se mit en route.

Dès la montée du Sénégal, la mission rencontra de grandes difficultés pour recruter des porteurs. Le colonel Archinard fit obligeamment transporter tout le matériel jusqu'à Kita, où l'on parvint le 17 novembre.

Le 2 décembre la mission était à Bamakou, le 10 elle était à Segou-Sikoro. C'est de là que le capitaine Monteil adressa à la Société de Géographie commerciale et à la *Société de Géographie de Lille*, des graines d'une plante textile que les indigènes appellent *Bissago-Bouki* et dont ils se servent pour fabriquer de la filasse et des cordes (2).

A partir de Segou, commençait la marche vers l'inconnu (3).

Le 14 janvier 1891, la mission passait à *San*, sorte de ville libre avec un territoire neutre où passent de nombreuses caravanes et où se fait un commerce assez actif de sel, de mil, de riz, de coton, d'étoffes et

---

(1) Le capitaine Monteil n'est pas un inconnu pour les Lillois qui l'ont applaudi comme conférencier.

(2) M. Paul Crepy a précieusement recueilli ces graines et les a fait semer dans son jardin d'hiver. Si les semis donnent de bons résultats, il communiquera des échantillons de ce curieux textile à la Société.

(3) Voir la lettre du capitaine Monteil à la Société de Géographie de Lille, bulletin de mars 1891, page 247.

d'ouvrages en cuir. Le capitaine Monteil passa un traité avec l'almamy de San qui accepta le protectorat français : l'almamy promit de ne traiter avec aucune autre puissance étrangère, s'engagea à favoriser notre commerce et reçut, pour l'arborer, le pavillon aux trois couleurs.

Le 31 janvier l'expédition arrivait à *Quinion*, où elle rencontrait le capitaine Quiquandon. Monteil reçut un excellent accueil de son collègue qui lui procura des porteurs ; il continua sa route, malgré les fièvres qu'il avait contractées, et arriva à Sikasso où il eut une entrevue avec Tiéba, près duquel il trouva également un accueil très cordial.

Le 26 février, il quitta Sikasso avec 25 porteurs, 14 bœufs et 10 bourriquots. Le 2 mars il arrivait à *Louro,* dans le Mossi. Là, il trouva un envoyé de Bocary qui lui offrait le libre passage au travers de ses états.

Il doit gagner *Bobo-Dioulaso,* puis *Ouaghadougou* et se diriger sur *Say*.

Depuis lors on n'a plus reçu de ses nouvelles, mais en pareil cas on peut dire pas de nouvelles, bonnes nouvelles, les mauvaises se répandant toujours très vite.

Cette expédition affermira les droits concédés à la France dans le Sud du Niger par la Convention de 1890.

III. — Pénétration du Sud au Nord. — Attaque par le golfe de Guinée et par le Congo.

La côte de Guinée, ou pour mieux dire du golfe de Bénin, se divise en deux grandes sections, à l'Ouest la *Côte d'Or*, à l'Est la *Côte des Esclaves*.

Dans la première section nous possédons les comptoirs de *Grand-Bassam* et d'*Assinie*. C'est à Grand-Bassam que parvint le capitaine Binger après la traversée du pays de Kong.

Dans la deuxième section nous avons le *Grand-Popo, Kotonou*, et le protectorat du royaume de *Porto-Novo* (Dahomey).

Ces diverses possessions ont une réelle importance, Kotonou est le débouché naturel du Dahomey et n'est pas très éloigné du Moyen-Niger : un chemin de fer de pénétration vers le Nord, établi dans ces parages, gênerait considérablement les Anglais.

Ce sont les efforts tentés sur ce point que nous allons d'abord passer en revue.

Une mission y a été envoyée avec un caractère officiel par M. Etienne, sous-secrétaire d'État aux Colonies, c'est la mission Ménard. C'est par elle que nous allons commencer.

Mission Ménard.

Le but qui lui était assigné était de refaire en sens contraire le voyage du capitaine Binger, en renouvelant les traités avec le *Bondoukou* et le *pays de Kong*, en se rabattant ensuite vers le *Gourma* et le *Mossi*.

Le capitaine Ménard, chef de la mission, appartient à l'arme de l'infanterie de marine ; il avait déjà fait campagne dans le Haut-Sénégal.

C'est le 20 septembre 1890 que l'expédition quitta la France. Ce fut seulement le 22 novembre qu'elle quitta Grand-Bassam par suite d'une brûlure sérieuse que le capitaine Ménard s'était faite au bras droit avec du pétrole. Il lui fallut d'abord traverser la brousse sans grand danger mais avec beaucoup d'ennuis : il fallut d'abord braver des pluies torrentielles et surtout endurer d'interminables palabres aves les noirs, qui sont aussi bavards que des Français et souvent parlent pour ne rien dire. Ces palabres duraient parfois cinq heures le matin et cinq heures le soir ! Ce qu'il faut dans ce pays, écrit le capitaine Ménard, c'est une forte dose de patience et de philosophie. Ces ennuis furent en partie compensés par la bonne réception que le capitaine Ménard reçut à *Bessié* de la part d'un chef puissant qui lui fournit des œufs, du poisson frais, des moutons, des bananes.

Les dernières nouvelles de l'expédition datent du mois de mai 1891. Ménard était heureusement arrivé à Kong et y avait été bien reçu. Pourtant il n'avait pas emporté de cadeaux, et cela, volontairement, pour bien prouver aux gens de Kong qu'il est de leur intérêt d'entrer en relations avec notre résident de Grand-Bassam.

A côté de cette mission au caractère officiel, il convient d'en signaler d'autres, *dues à l'initiative privée*.

Mission Armand et de Tavernost.

Ce sont deux jeunes officiers de cavalerie qui prirent l'initiative de ce voyage et l'exécutèrent en partie à leurs frais, après avoir obtenu un congé régulier pour aller en Afrique.

Ils remontèrent la rivière *Lahou*, mais se trouvèrent bientôt arrêtés

par le manque de vivres et par la nécessité de recruter de nouveaux interprètes. De Tavernost resta sur la rivière Lahou tandis qu'Armand revenait à la côte. Arrivé là, il fut requis par le résident français pour châtier un village rebelle. Il le prit d'assaut, mais cela retarda son retour, de Tavernost, inquiet, se porta à sa rencontre : ils allaient reprendre leur marche en avant, quand l'annonce du meurtre de MM. Voituret et Papillon les força à revenir sur leurs pas. Le 15 avril 1891, Armand était de retour à Grand-Bassam et de Tavernost à *Dabou.*

Mission Voituret et Papillon.

Le moment est venu de parler de cette entreprise malheureuse.

La mission avait été organisée par la Société des études de l'Ouest africain, avec le concours de la Compagnie P.-L.-M. et de la Compagnie de navigation Fraissinet.

Son but était de se livrer à des études commerciales et agricoles, forestières et minières sur la *Côte d'Ivoire* et sur la région comprise entre cette côte et le Sénégal.

Elle se composait de M. Voituret, ancien officier de réserve, connaissant le Bambara, mais venant pour la première fois sur cette côte; de M. Papillon, qui avait fait partie d'une expédition envoyée à la recherche de Flatters, et avait fait un séjour au Congo; d'un tout jeune homme de 24 ans, M. Palazot, venant pour la première fois en Afrique, et, cependant, c'est lui seul qui a survécu.

Au mois de mars 1891, la mission quittait Grand-Bassam pour une excursion sur la rivière *Yocoubé.* Voituret et Papillon voulurent remonter le Lahou et attendre à *Tiassalé* le lieutenand Armand. Ils passèrent à *Aouen*, *Nianda, Brou-Brou,* en faisant des échanges de marchandises. Le 23 mars 1891, ils étaient assassinés près de Tiassalé.

D'après une lettre de M. Palazot, voici comment les choses se seraient passées :

« Le 23 mars, au matin, quatre indigènes portant un drapeau français, et se disant envoyés par le roi de Tiassalé, se présentaient à nos compagnons. Voituret et Papillon les firent monter dans leur pirogue. A deux kilomètres environ de Tiassalé, dans un endroit où la rivière se trouve barrée par d'énormes rochers et où le transport s'effectue à dos, d'une rive à l'autre, mes deux camarades durent mettre pied à terre. C'est alors qu'une foule de noirs, sortant des bois, se précipi-

tèrent sur eux et les massacrèrent à coups de machetés. Ces détails nous ont été racontés par deux des interprètes qui, faits prisonniers, conduits au village de Tiassalé et relâchés ensuite, ont assisté à toutes les péripéties de cet effroyable drame et ont vu les gens de Tiassalé se partager entre eux des morceaux de chair humaine provenant des cadavres de nos compatriotes.

» Le guet-apens dans lequel ont succombé Papillon et Voituret, est indéniable. il était dirigé contre MM. Armand et de Tavernost. Les gens de Tiassalé se sont imaginé, en voyant arriver une mission militaire, qu'elle avait pour but d'occuper le pays, et si ces Messieurs ont échappé au massacre, c'est qu'au moment de leur séjour auprès du roi les noirs ne se sont pas sentis en nombre suffisant. Quelques jours après leur départ, ils faisaient battre le rappel dans tous les villages, réunissaient des hommes pour massacrer la mission et envoyaient des indigènes, porteurs du drapeau français, au devant des deux blancs qui avaient promis de revenir et que le roi de Tiassalé attendait. »

Plus tard, le récit de MM. Palazot, Armand et de Tavernost, revenus en France, permit de mieux préciser les choses.

Partis de Marseille au mois de janvier dernier, nous disent MM. Armand et de Tavernost, c'est sans aucune difficulté qu'après être débarqués à Grand-Bassam, après avoir longé la côte jusqu'à Grand-Lahou et remonté le fleuve en chaloupe à vapeur ou en pirogue, nous arrivâmes à Tiassalé. Sur tout le parcours, bien que nous fussions les premiers blancs qui aient pénétré dans l'intérieur, l'accueil des noirs avait été assez sympathique et, après quelques palabres avec le roi de Tiassalé, nous étions d'accord sur les préliminaires d'un traité de commerce. Un interprète nouveau devenait nécessaire ; le lieutenant Armand redescendit jusqu'à la côte pour aller le chercher. Son absence se prolongeant, dit M. de Tavernost, j'étais inquiet de ne pas voir revenir à Tiassalé mon compagnon et me décidai alors à aller à sa recherche. Ce fut pendant mon absence que se produisit le meurtre de Voituret et de Papillon, que nous croyions encore avec Palazot sur la côte, alors que, seuls, sans bagages et sans guide, ils s'étaient aventurés dans le pays et étaient arrivés sans encombre à trois kilomètres de Tiassalé. Quel fut le mobile de cet assassinat ? Seuls, isolés, sans marchandises et sans bagages, nos deux infortunés compatriotes n'étaient qu'une proie médiocre pour ces sauvages que nous avions trouvés si pacifiques quelques jours auparavant. On ne saurait expliquer ce massacre qu'on se livrant à de simples conjectures, et tout ce que nous avons pu

apprendre à ce sujet, c'est que le roi de Tiassalé en déclinait toute responsabilité.

Il est probable que les infortunés voyageurs auront mécontenté les noirs des villages en payant d'un prix jugé insuffisant les produits qu'ils consommaient.

De ce désastre il résulta une grande agitation dans la région de Tiassalé : MM. Armand et de Tavernost, arrêtés dans leur expédition, furent obligés de revenir en France.

Il ne fut tiré du meurtre qu'une vengeance insuffisante.

Au mois de mai 1891, un détachement de tirailleurs sénégalais, sous la conduite du sous-lieutenant Stamp, fut envoyé de *Konakry* à Grand-Bassam ; il remonta jusqu'à 25 kilomètres de Kiassalé, eut un engagement très vif avec les gens du pays : la lutte ne dura pas moins de quatre heures : les principaux féticheurs furent tués ; mais la colonne eut le tort de se replier ensuite sur *Dahou*. Il est vrai de dire qu'une crue subite de la rivière paralysait ses mouvements.

Conclusion : Il ne faut pas laisser partir de missions à moins qu'elles ne soient sérieusement organisées ; il est toujours difficile de corriger l'effet moral quand le mal est fait.

Mission Quiquerez et de Segonzac.

Cette mission intéressait tout particulièrement le conférencier, car Quiquerez était un ancien élève du Lycée de Lille, où il avait suivi les cours de M. Guillot.

C'était un élève ordinaire mais une nature vive et courageuse. Il entra au service en 1880 et en 1890 était lieutenant de dragons : il était propre aux coups de main hardis et s'associa avec un de ses camarades, M. de Segonzac, pour exécuter une entreprise qu'il croyait utile à son pays. Tous deux partirent pour la côte d'Afrique.

Ils débarquèrent à *Grand-Lahou*. Ce fut une opération difficile, gênée qu'elle était par la barre et par la présence de nombreux requins. Elle réussit cependant une première fois. Mais après avoir débarqué les hommes, il fallut songer au matériel, ce qui nécessita un second voyage, cette fois moins heureux, car l'embarcation chavira, sans qu'il y eût mort d'homme, il est vrai, mais une partie des provisions fut gâtée, principalement celles que l'on avait emportées pour fêter le jour de Pâques, loin du pays. Les deux compagnons célé-

brèrent donc le jour de Pâques 1891 avec de la chèvre, du riz et de l'eau.

Peu de temps après ils apprenaient l'assassinat de Voituret et de Papillon. Quiquerez fut d'avis de poursuivre quand même ; toutefois, on convint d'aller à Grand-Bassam prendre l'avis du résident.

Ce voyage fut très mouvementé. Au départ, les rameurs étaient ivres de tafia et Quiquerez, s'improvisant matelot, dut faire manœuvrer la barque au moyen de la voile ; puis on prit la route de terre vers Dabou. Avant d'arriver à Grand-Bassam, il fallut traverser un marigot où l'on avait de l'eau jusqu'à la taille. A peine arrivé, Quiquerez confère avec le résident, M. Dessailles, il repart le même jour, à dix heures du soir. Au retour, on chavira dans une lagune et ce fut miracle si Quiquerez ne perdit point ses armes et ses papiers. On fut enfin de retour au Grand-Lahou.

La mission se transporta de là au Petit-Lahou sur une chaloupe appartenant à un négociant français, M. Verdier. De là on gagna Fresco au prix d'une marche difficile, où Quiquerez pensa perdre la vie. Il était entré dans une lagune avec de l'eau jusqu'aux épaules, quand il fut assailli par une bande de caïmans qui l'entourèrent. Les laptots de l'escorte n'osaient faire feu de peur de blesser leur chef. Il fut sauvé par son ordonnance qui se jeta à l'eau muni d'une longue perche, avec laquelle il fit un tel tapage, que les caïmans s'enfuirent épouvantés.

Mais arrivée à Fresco, la mission eut une dure déception. La rivière qu'on espérait y trouver n'existait pas, tout se bornait à la lagune qu'on venait de rencontrer.

La mission passa à *Kotrou,* village qu'elle trouva barricadé ; Quiquerez parvint pourtant à y acheter un bœuf moyennant 40 francs. A *Trepow,* régnait un roi aveugle qui, se souvenant avoir vu autrefois des Français, fit bon accueil à la mission. Avant d'arriver à *Sassandié,* on essuya un orage terrible. On y trouva une mauvaise réception et on ne put se procurer de vivres. Là se termine le journal de Quiquerez, à la date du 4 mai. Il se termine par ces mots : « J'ai une confiance absolue dans mon coffre, il fait des chaleurs inouïes que je supporte à merveille ». Confiance optimiste et à laquelle les événements devaient donner un cruel démenti !

On arriva tant bien que mal sur les bords du *Cavally,* qu'on remonta en pirogue pendant quatre jours ; mais on était sur la terre de Libéria. Un chef excité par les missionnaires Anglais vint arrêter nos compa-

triotes par cette stupéfiante apostrophe : « Que venez-vous faire dans la libre Amérique ? » On voulut leur faire déposer leurs armes. Ils refusèrent et rétrogradèrent.

On se rabattit sur la rivière *San Pedro,* plus importante d'ailleurs que le Cavally. On fit un trajet de neuf jours en pirogue pour aboutir à une cascade infranchissable.

De Segonzac partit alors à pied faire une reconnaissance dans la brousse. Son absence dura sept jours. Il fut forcé, faute de vivres, de revenir à son point de départ. Quiquerez venait d'être attaqué par les Pahins, population jusqu'alors fort peu connue.

On se décida à traîner la pirogue au-dessus de la chûte ; mais alors se produisit une nouvelle attaque des Pahins. Fous de terreur, Sénégalais et Laptots sautèrent dans l'embarcation, qui, prise par le courant, dériva et tomba dans le gouffre.

De Segonzac et Quiquerez se retrouvèrent cependant, mais dans quel état ! de Segonzac avait un bras cassé et une entorse, Quiquerez était brisé et couvert de contusions. Près d'eux se trouvaient quelques rares survivants, misérables débris de l'expédition. Quelques-uns étaient pris de véritables accès d'aliénation mentale. C'est ainsi qu'un sergent de tirailleurs voulait se suicider, de crainte d'être mangé par les Pahins. Tous les bagages étaient perdus !

Quelques heures après, Quiquerez était saisi d'un terrible accès de fièvre algide qui l'emportait en trois heures de temps. De Segonzac ne voulut pas abandonner la dépouille mortelle de son ami. De son seul bras valide et avec son couteau pour tout instrument, il lui creusa une tombe.

On remit la pirogue à flot tant bien que mal, et on descendit le courant pendant cinq jours en évitant les villages ; l'embarcation s'aventura ainsi jusqu'en mer avec une voile de soie rouge et bleue. Les malheureux survivants furent recueillis à quatre milles au large par un vapeur anglais, ils étaient sauvés.

Ainsi finit d'une façon tragique cette expédition qui demeura sans résultats.

Mission Mizon.

De toutes ces missions, la plus intéressante et la plus dramatique est peut-être encore la mission Mizon.

Elle fut subventionnée par le syndicat français du *Haut-Benito* et de

l'Afrique centrale. Parmi les plus gros souscripteurs on relève les noms du Prince d'Arenberg, de MM. Bischoffshein, Patinot, Péreire, Armand Templier. Elle fut approuvée par M. Étienne, sous-secrétaire d'État aux Colonies et confiée au lieutenant de vaisseau Mizon.

M. Mizon se proposait de remonter le cours du Niger qu'on croyait libre jusqu'à la *Bénoué*, puis de remonter le cours de cet affluent jusqu'au marais de *Toubouri*, qui selon Barth, devaient se déverser à la fois dans la Bénoué et dans le Chari, principal affluent du lac Tchad. On accomplissait ainsi en quarante jours le trajet du golfe de Guinée au lac Tchad.

La rapidité des préparatifs fut vraiment prodigieuse. Ils furent commencés le 10 août et la mission partait le 10 septembre. Elle emportait un canot à vapeur et des canots Berton en toile. La grosse difficulté avait été de trouver le canot à vapeur prêt à prendre la mer immédiatement. Les constructeurs demandaient des délais. On s'accommoda d'un canot à vapeur que la Compagnie Bordes avait construit pour le service de ses paquebots de commerce et qu'elle céda au prix de 15,000 francs. Le canot fut baptisé le « René Caillié », et fit ses essais entre Argenteuil et Paris, sous la conduite de Mizon en personne, et armé d'un canon-revolver Hotchkiss.

La mission avait pour chef le lieutenant Mizon, déjà connu par un voyage de Franceville à Mayoumba. Elle comprenait en outre M. Silvestre, capitaine de dragons, le sergent Coché, M. Tréhot, agent commercial, un interprète, Miloud Ben Mohamed, un mécanicien, dix-neuf tirailleurs sénégalais.

Le 10 septembre, la mission quittait Bordeaux, le 10 octobre elle débarquait en vue des bouches du Niger. Le « René Caillié » se mit en devoir de remonter le fleuve. Dans la nuit du 15 au 16 octobre, un véritable guet-apens se produisit. Dans une lettre, le lieutenant Mizon nous en a tracé un dramatique récit :

« Les rives du Niger sont bordées de hauts roseaux, pour le moment à demi submergés. Nous avions jeté l'ancre et nous avions accosté à ces roseaux. La garde fut bonne jusqu'à une heure du matin. A ce moment, le factionnaire laissa tomber à l'eau le fanal qui éclairait les embarcations. Tout à coup, une longue pirogue, longeant les roseaux, arriva avec toute la vitesse de ses pagaies et du courant, et envoya à la chaloupe à vapeur une volée de balles qui, heureusement, ne trouèrent que la tente et la cheminée. La pirogue nous aborda aussitôt

après ; presque en même temps, neuf autres pirogues fusillèrent les canots Berton qui étaient à la remorque et les abordèrent.

» Je repoussai d'un coup de crosse un noir qui essayait d'entrer dans le canot à vapeur. Son voisin tira sur moi à bout portant ; une balle ronde analogue aux nôtres, me traversa l'avant-bras gauche : ma main gauche fut brûlée. Une autre balle pénétra dans ma cuisse gauche, la parcourut du genou à la hanche, contourna celle-ci et vint se loger dans le dos. Notre Arabe Miloud, qui s'efforçait de tirer le hotchkiss, en fut empêché par les noirs qui lui sabrèrent les bras et les mains, le renversèrent au fond du canot et lui firent à la tête et aux mains six blessures graves. Les sabres n'ont été arrêtés que par les os.

» Les noirs poussaient des cris assourdissants. Le chef, voyant deux Européens sur trois hors de combat dans la chaloupe à vapeur, se décida à y entrer pour m'achever avec son sabre. J'eus encore la force d'appuyer le bout du canon de mon fusil contre sa poitrine et de faire feu.

» Tout ce drame avait duré moins de deux minutes. A ce moment, Silvestre, malgré les coups de feu tirés sur lui et qui l'avaient heureusement manqué, et les coups de sabre dont on menaçait ses mains, était parvenu à atteindre les cartouches. Un feu roulant commença ; les indigènes s'enfuirent, emportant sept morts et de nombreux blessés. »

La situation néanmoins semblait désespérée ; on n'avait pas de charbon, il était impossible d'aller à terre pour faire provision de bois. Le capitaine Silvestre accepta l'offre d'un indigène d'aller chercher du secours au poste européen le plus voisin. Il écrivit un billet à *tout Européen établi dans la Rivière* : Le vapeur Zaria de la Compagnie du Niger vint recueillir la mission en détresse et remorqua le canot jusqu'à *Agberi*. De là, les Français furent transportés à *Akassa*, où des soins éclairés mirent bientôt les blessés sur pied.

Mizon guéri voulut reprendre son expédition. Il s'aperçut bientôt qu'il était prisonnier des Anglais. En effet, l'agent général de la Compagnie du Niger, M. Flint, lui fit tenir le billet suivant :

Akassa, le 22 octobre.

« Monsieur,

» J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que les instructions reçues du conseil de la Compagnie à Londres, portent qu'il serait

contraire aux lois et règlements de la Compagnie, de vous laisser pénétrer sans son consentement dans les territoires du Niger.

» Je dois aussi vous dire que la navigation de la rivière est libre, mais que, si vous n'êtes pas muni de l'autorisation en question, il me sera impossible de vous laisser toucher terre à aucun endroit dans les territoires. »

Ainsi, l'acte de Berlin en 1885 a proclamé la liberté de navigation sur le Niger ; soit, répond la Compagnie anglaise ; mais il vous est interdit d'accoster sur la rive dans toute la partie soumise à notre zone d'influence.

Une pareille prétention équivalait à la suppression du traité de Berlin ; la question fut portée devant le Parlement français, une action diplomatique fut introduite auprès du Gouvernement anglais ; M. Flint céda mais exigea que le lieutenant Mizon écrivît à Londres pour obtenir la permission de remonter le Niger.

La réponse n'arriva que le 9 décembre 1890. Elle s'était fait attendre un mois. Elle accordait l'autorisation demandée, mais la Compagnie posait les conditions suivantes :

Déclarer les bagages et armes en transit.

Observer les règlements du territoire du Niger.

Ne pas se servir d'armes jusqu'à *Yola* (sur la Bénoué).

Ne pas voyager à travers les terres sans le consentement de la Compagnie.

Tout cela constituait une série d'illégalités flagrantes, Mizon ne voulut même pas discuter, décidé à passer par toutes les exigences afin de pouvoir continuer son voyage.

Et pourtant la mission était dans un lamentable état.

Le capitaine Silvestre et le sergent Coché avaient dû retourner en Europe à cause de leur état de santé, l'interprète était mort, le mécanicien gravement malade avait été envoyé à la station catholique d'*Onitcha ;* il devait y mourir. Il ne restait plus debout que MM. Mizon et Tréhot, tous deux atteints de dyssenterie. Ces deux hommes énergiques n'hésitèrent pourtant pas à partir le 20 décembre, malgré la chaleur torride ; on avait 35 degrés à l'ombre.

Mais rien ne peut effrayer ces hommes intrépides. Mizon écrit simplement : « Nous allons chauffer tour à tour, Tréhot et moi. Si nos

forces ne nous trompent pas et pour peu que la rivière nous soit un peu indulgente, nous atteindrons *Lokodja* (1) en une semaine.

Il écrit encore : « Je suis peiné du retard apporté à ma mission, mais je ne désespère pas : je ne désespérerai jamais et je ne m'inclinerai, le cas échéant, que devant l'impossibilité absolue ou devant la mort ! »

De tels hommes sont des héros qu'une nation est orgueilleuse de posséder !

Le lieutenant Mizon parvint à Lokodja. Là, il *trouva les eaux basses ;* c'est ce qu'avaient voulu obtenir les Anglais par leurs atermoiements calculés. Il dut attendre la crue de mai 1891. Il partit alors en remontant la Bénoué : c'est d'alors que datent ses dernières nouvelles.

Il convient maintenant de tirer une moralité de toute cette histoire.

1° L'attaque de la mission paraît au premier abord le fait des indigènes ; à voir les choses de plus près, il est permis de croire qu'elle s'est produite tout au moins à l'instigation de la Compagnie. M. Flint alla bien jusqu'à dire à Mizon qu'il avait été attaqué pour avoir violé les règlements de la Compagnie en allant faire du bois à terre. Les indigènes aiment tant les Anglais et la Compagnie qu'ils ont voulu tirer de cette violation une vengeance éclatante ! La plaisanterie est lugubre. Les indigènes regrettent beaucoup le départ des Français qui ont vendu leurs droits à la Compagnie anglaise, et, à Agberi même, dans la maison du chef de district, Mizon a vu le pavillon français entrelacé avec celui de l'Angleterre pour faire croire aux habitants du pays que la Compagnie est anglo-française !

2° La Compagnie a-t-elle le droit d'émettre d'aussi étranges prétentions que celle d'empêcher d'aborder sur les rives du Niger, de rendre ainsi tout ravitaillement impossible, d'empêcher toute concurrence dans ces parages, de s'y assurer un véritable monopole ? — Qu'on lise seulement l'art. 30 de l'acte de navigation du Niger : « La Grande-Bretagne s'engage à protéger les négociants étrangers de toutes les nations faisant le commerce dans les parties du cours du Niger, qui sont ou seront sous sa souveraineté ou son protectorat, comme s'ils étaient ses propres sujets » ;

3° Quel a donc été le but de la Compagnie en agissant comme elle

---

(1) Lokodja est une localité située au confluent du Niger et de la Bénoué.

l'a fait? Il s'agissait d'empêcher Mizon de partir : on espérait voir la maladie décimer la mission, le découragement venir ensuite : la première partie de la prévision s'est seule accomplie. Mais au moins la Compagnie a *gagné du temps* : elle a pu retenir l'expédition jusqu'à l'époque de la baisse des eaux et retenir Mizon au confluent de la Bénoué pendant de longs mois. C'est ce qu'elle souhaitait ardemment.

Car pendant ce temps-là, une mission anglaise, partie seulement en novembre 1890, sous la conduite de Mac-Intosh, avait quitté Lokodja pour le Bournou. On ne laissa partir Mizon que lorsque l'expédition anglaise eut assez d'avance pour ne pouvoir être dépassée. Or, les dernières nouvelles annoncent que le sultan du Bournou a refusé le moindre traité avec l'Angleterre. Espérons que Mizon réussira mieux.

La Compagnie a pris une belle devise : *Pax, Jus, Ars.*

Mais pour elle, *Pax,* c'est la guerre.

Jus, c'est la violation de tous les droits.

Ars, c'est l'art des tergiversations et des perfidies.

Missions de la Sangha.

Ce n'est pas seulement par le golfe de Guinée que la France cherche à effectuer la pénétration vers le lac Tchad, c'est aussi par la région du Congo.

Les tentatives faites dans ce sens depuis trois ans portent sur deux points principaux : 1° Pénétration par la rivière *Sangha:* 2° Pénétration par l'Oubanghi, c'est l'itinéraire de Crampel. Nous allons étudier d'abord le premier groupe de tentatives.

La Sangha est une rivière française, affluent du Congo. Son embouchure fut aperçue pour la première fois en 1885 par Ballay et le capitaine Rouvier qui la remonta, mais sans aller à plus d'une journée au-dessus de *Bangha*. M. de Brazza résolut de faire étudier cette rivière : c'est ce qui a donné lieu aux trois expéditions de MM. Cholet, Fourneau et Gaillard.

Mission Cholet.

M. Cholet fut le premier qui, en 1890. reçut l'ordre de remonter la Sangha inexplorée et de passer des traités avec les chefs indigènes.

Il était déjà connu par ses travaux sur le Congo français : en 1889

il commandait à Brazzaville. Il emmenait avec lui M. Pottier, chef de poste.

Il comptait partir avec l'*Oubanghi,* grande chaloupe canonnière et le *Ballay,* bateau plus petit et d'un faible tirant d'eau ; des circonstances indépendantes de sa volonté firent qu'il ne partit qu'avec ce dernier bâtiment, monté par neuf hommes d'équipage et garni de quelques marchandises.

Le 30 mars il était à Bangha. Il constatait que la Sangha a dans son cours inférieur une largeur variant entre 800 mètres et 3 kilomètres, elle est entrecoupée d'îles et de bancs de sable, exposée à des crues de telle sorte que les villages *Apfourous* sont situés loin de la rivière. Dans son cours moyen la Sangha a une allure beaucoup plus régulière, aussi les *Bousendès* qui en habitent les rives ont leurs habitations échelonnées le long de la berge.

Au commencement de mai l'expédition arrivait à *Ouéso,* au nord du confluent de *Ngoko.* Le Sangha s'appelle alors *Masa.* Ouéso est un grand marché où l'ivoire se vend à un prix dérisoire.

M. Cholet fit de vains efforts pour remonter la Masa, partout il rencontra des bancs de sable qui interrompaient la navigation. On était à la saison des basses eaux. Par deux fois sa chaloupe échoua ; il est probable qu'à une autre saison sa tentative aurait eu plus de succès. Il se rabattit alors sur l'exploration du *Ngoko,* trouva une rivière au lit resserré, n'ayant pas plus de 200 mètres de large ; il vit bientôt se profiler à l'horizon des montagnes boisées, constata la présence de nombreux éléphants dans ces parages, puis vit apparaître à la surface de l'eau des bandes d'hippopotames : ce voisinage inquiétant, le manque de vivres et aussi la crainte d'arriver en terre allemande dépendant du Cameroun, le décidèrent à rebrousser chemin. Le 31 mai il était de retour à Bangha, le 15 juin à Brazzaville.

Cette exploration n'avait pas été sans résultats : il n'y avait eu ni luttes ni difficultés ; des traités passés avec les chefs indigènes avaient complété nos prises de possession entre le 13ᵉ et 14ᵉ degré de longitude. Des pourparlers avaient été entamés avec le chef d'Ouesso dans le but d'aboutir à un traité de protectorat et à la création d'un poste.

Mission Fourneau.

Satisfait de ces premiers résultats, M. de Brazza résolut de les compléter par une double expédition : une par voie de terre, une autre

reprenant le cours de la Sangha et l'étudiant plus en détail, ainsi que ses affluents. Nous nous occuperons ici de l'expédition par voie de terre.

M. Fourneau, chef de la mission, avait avec lui deux Européens, MM. Thiriet et Blom. Il avait aussi bon nombre de porteurs et de tirailleurs sénégalais. Il se proposait de suivre à distance le cours de la Sangha et de pousser, si possible, jusqu'au lac Tchad, par une marche parallèle à celle de la mission Crampel.

Le 5 février 1891, les deux expéditions étaient réunies à *Ouesso*, où elles imposaient le protectorat de la France, notre pavillon fut solennellement arboré sur la case du chef.

Le 7 mars, la mission Fourneau reprenait sa route en suivant la rive gauche du *Ngoko*. Mal dirigée par ses guides, la mission s'égara et après bien des fatigues arriva à un village appelé *Malongo,* sur un cours d'eau que les indigènes déclarèrent s'appeler la *Massa* ; l'expédition se mit à en longer la rive droite : le 11 avril, prés du village de *Ngondo*, elle fut toute surprise de rencontrer le *Ballay* de l'expédition Gaillard : le canot la transporta sur la rive gauche. On eut ainsi la preuve que la Massa n'est autre chose que le cours supérieur de la *Sangha*.

A partir de ce moment le voyage devint facile, on traversait un pays de plaines et de brousses, les chefs étaient favorables et ne faisaient nulle difficulté d'arborer le pavillon français. Le 18 avril on arrivait à *Bembé,* village situé au confluent de la *Likellé* et de la *Massiépa*, où l'on retrouve encore le *Ballay*, ancré depuis le 16 avril.

L'expédition continua sa marche vers le Nord sans incidents jusqu'au 1er mai, au travers d'un pays bien cultivé, riche en maïs, manioc, bananes et millet.

Mais tout changea le 1er mai au passage de la rivière *Sodi*. Sans provocation, une embuscade fut tendue à la petite troupe, blessa trois hommes. On riposta par des coups de feu qui tuèrent six indigènes et on incendia le village voisin.

Les conséquences de cette affaire furent désastreuses, le bruit se répandit que les blancs venaient en ennemis. Désormais ils ne sont plus accueillis qu'avec défiance. Le 10 mai on arrive à un village appelé *N'zaouré*. Le chef promet de donner un guide pour le lendemain si on consent à passer la nuit chez lui. Fourneau eut le tort de passer par cette fantaisie. Il devait cruellement s'en repentir. Mais il vaut mieux lui laisser la parole :

« Malgré les assurances d'amitié que venait de me donner, la veille, le chef N'zaouré, dit M. Fourneau dans son rapport, je n'étais pas tranquille : il me semblait entendre de sourdes rumeurs dans les environs de la demeure du chef, et, vers trois heures du matin, je me levai, mais ne vis rien qui vînt confirmer mes craintes. Seuls, des groupes d'hommes armés de sagaies et de lances, veillaient au milieu du groupe des cases occupées par les esclaves de N'zaouré.

» Ils causaient librement à haute voix, autour des feux, et je crus qu'ils avaient été désignés par le chef pour veiller à notre sécurité ; confiant désormais, je me recouchai.

» Tout à coup, à quatre heures trente minutes, des cris sauvages et formidables éclatent de toutes parts ; des centaines d'hommes armés de sagaies, de lances et de flèches se précipitent sur nous : c'est une véritable boucherie : notre massacre va être consommé, quand notre fusillade éclate enfin et réussit à élargir quelque peu le cercle de ces forcenés. Partout on entend les plaintes des mourants et des blessés ; les sagaies et les flèches pleuvent de tous côtés ; nos tentes sont littéralement criblées. C'est presque un combat corps à corps, auquel le jour qui commence à paraître et qui permet à notre tir d'être plus juste met fin quelque temps.

» A quelques pas de moi, la tente de M. Thiriet est renversée, et lui-même gît, le corps traversé par deux sagaies, la tempe droite fracassée par une horrible blessure. Ce n'est plus qu'un cadavre. Moi-même, je viens d'être jeté par terre par un coup de lance qui, heureusement, a dévié sur l'arcade sourcilière droite, et j'en suis quitte pour une horrible hémorrhagie ; ma blessure sera insignifiante. A ce moment apparaît M. Blom, blessé, lui aussi, au côté droit, par un coup de lance ; je le vois bientôt s'affaisser sans connaissance. La fusillade continue ; les hurlements de nos assaillants nous assourdissent toujours ; mais ils se tiennent plus au large, et bientôt leurs sagaies et leurs flèches ne nous atteignent plus. »

Le désarroi se met dans le camp. Les porteurs courent en tout sens, affolés, blessés pour la plupart. Seuls, les Sénégalais de l'escorte restent à leur poste et commencent à se grouper autour de leur chef. Sept d'entre eux étaient tués, ainsi que vingt-huit porteurs.

Le tir des Sénégalais permet à M. Fourneau d'organiser la retraite. Il fait ramasser toutes les marchandises, en fait un bûcher sur lequel on place les cadavres pour les dérober aux mutilations.

A huit heures du matin, la retraite commence, au moment où le village n'est plus qu'un immense brasier.

« Je marche en tête avec le sergent Malal Yoro, ajoute M. Fourneau : le hamac de M. Blom et la moitié des Sénégalais valides nous suivent immédiatement ; puis tous les blessés et porteurs, et l'arrière-garde est formée avec le reste des laptots et le sergent Foumane.

» Je dirige la marche vers le nord-est pour rejoindre, si possible, la rivière Ekela par le chemin le plus court. Un quart d'heure à peine après notre départ, l'attaque recommence sur toute la ligne et notre fusillade éclate à nouveau ; nous marchons pas à pas afin d'éviter toute solution de continuité dans la colonne. Néanmoins, un Sénégalais et deux Loangos, blessés mortellement le matin, tombent sur la route et ne tardent pas à devenir la proie des indigènes.

» La marche se poursuit toujours en combattant, nous ne faisons que traverser des groupes de cases que nous incendions. Notre unique caisse de cartouches a été distribuée. Je recommande formellement aux Sénégalais de ménager leurs munitions, car une fois la dernière cartouche tirée, ce sera fait de nous.

» Enfin, à trois heures et demie, nous avons le bonheur d'atteindre la rive droite de l'Ekela. Nous nous emparons à coups de feu d'une grande pirogue qui descendait, chargée de guerriers ; puis je détache aussitôt le sergent Malal et quelques laptots à un village en amont, pendant que je fais coucher autour de moi et contre la rive, tous les blessés que le reste des Sénégalais gardent en formant un cordon de sentinelles. Nous ne sommes plus poursuivis et avons un moment de répit. A ce moment, la fusillade éclate en amont, c'est le sergent Malal qui s'empare d'un village, d'où il ne tarde pas à descendre en ramenant huit pirogues. C'est notre salut !

» On inonde alors les caisses de marchandises que l'on ne peut emporter et, à cinq heures et demie, commence la descente de l'Ekela. A la nuit, le combat cesse, mais il reprend à l'aube. Sur les deux rives sont de nombreux villages et des milliers d'hommes criblent les pirogues de flèches barbelées qui blessent deux hommes. Grâce au tir meurtrier des Sénégalais, les indigènes sont tenus à distance : seule la nuit, comme la veille, met fin à la lutte. Pour comble de malheur, la mission tombe dans des rapides.

» Nous ne pouvons retenir nos pirogues, dont deux sont culbutées et vont se briser dans les chutes ; quatre hommes se noient. Les

autres embarcations, jetées qui dans la brousse des rives, qui dans un dédale de rochers, réussissent à enrayer leur marche. Nous couchons sur les pierres, à travers les courants. Nos hommes viennent de pagayer pendant trente heures ; il y en a quarante-huit qu'ils n'ont mangé.

» A cinq heures du matin, nous sommes assaillis par une formidable tornade. Néanmoins, il n'y a pas une minute à perdre. Nous n'avons presque plus de cartouches. Nous continuons la descente des rapides de Bania sous une averse aveuglante ; enfin, nous arrivons au milieu de villages amis, qui nous jettent des cris de paix et d'amitié. Nous sommes arrivés dans la tribu des Mokelos : c'est son chef Fobogo qui nous avait bien accueillis le 26 avril. Il ne nous restait plus que quelques cartouches. »

La mission était sauvée.

Le 14 mai elle rentrait à *Bembé*, et le 16, le *Balley*, prévenu par un des porteurs, venait en recueillir les débris.

M. Fourneau revint à Brazzaville. Au mois de septembre dernier il était en France, nullement découragé et prêt à reprendre le cours de ses explorations.

MISSION GAILLARD.

Tandis que la mission Fourneau suivait la route de terre dans la région de la Sangha, une autre suivait le cours de la rivière sous la conduite de M. Gaillard. On a vu plus haut que c'est à Ouesso que les deux missions se séparèrent.

M. Gaillard était à la tête d'une sorte de petite flottille ; le 11 mars, elle arrivait au point extrême qu'avait atteint M. Cholet.

Bientôt après la navigation devint plus difficile. Le N'goko, que remontait l'expédition, s'infléchit vers le N. puis vers le S.-O., cessant alors d'être navigable. On s'arrêta par le 2e degré lat. N. et le 12e degré 33′ long. E., près des frontières du Cameroun. Le 24 mars, l'expédition était de retour à Ouesso.

C'est alors que M. Gaillard s'embarquant sur le *Ballay*, celui de ses bâtiments ayant le plus faible tirant d'eau, remonta ainsi le cours de la Sangha, constatant que la population n'était pas hostile sur les rives.

Le 6 avril, il arrivait au village de *Niambali*, le chef lui fit un excellent accueil, assaisonné d'un petit discours qui mérite d'être lu :

« Je serais bien descendu dans ton village pour te voir, mais je me suis dit : si les blancs sont intelligents comme on le raconte, ils devineront que Ouesso n'est pas le bout du monde. S'ils sont venus jusque-là, ils viendront plus loin et je les verrai. Tout ce que Minganga pourra leur dire ne les empêchera pas de monter. Je ne suis pas pressé. Le soleil se lèvera encore demain et tous les jours suivants.

» Tu es venu. C'est bien.

» Maintenant, regarde. Ne trouves-tu pas une différence entre mon village et tous ceux que tu as vus? Vois, mes cases sont en ligne droite, le village est propre, les cases sont aussi propres. Regarde mes femmes : ressemblent-elles à celles de ce pays? Non. Eh bien, tout cela doit te dire que je n'en suis pas non plus. Moi aussi, je voyage. Mon village est très loin d'ici. Je n'ai construit celui-là que pour les besoins de mon commerce.

» Comme toi, je suis un grand chef.

» Tu viens ici. Tu m'apportes deux brasses de pagnes, deux colliers de chaque sorte de perles, deux glaces, deux sonnettes, un verre pour boire, deux couteaux, un couvert pour manger. C'est bien cela. Les autres chefs doivent considérer ton présent comme un cadeau royal. Mais je sais, moi, que ce cadeau n'est pas plus pour toi que cela (il prend une pincée de poussière et la laisse tomber).

» Pour te prouver que, moi aussi, je suis un grand chef et puis te faire un cadeau, prends.......

» En même temps, deux noirs s'avancent, portant chacun une pointe d'ivoire d'environ quinze kilos, provenant de la même bête.

» Prends, te dis-je. Ceci n'est pas pour moi plus que cela (et il recommence son geste avec la pincée de sable) ».

M. Gaillard refusa les pointes, il refusa même deux moutons que lui offrit le chef nègre ; mais il accepta quelques régimes de bananes.

Le 11 avril, l'expédition arrivait à *N'Songo*, où elle constatait que la Sangha se rétrécissait au point de n'avoir plus que 200 mètres ; c'est là que la mission Gaillard rencontra la mission Fourneau et lui fit passer la rivière.

La mission Gaillard rencontra ensuite les deux rivières du *Likellé* et de la *Meassièba*, il essaya vainement de les remonter, il n'y trouva que peu de fond et avec cela un cours très rapide.

Le 26 avril, l'expédition était de retour à Ouesso, le *Ballay* y resta à la disposition de M. Decressac, promu à la dignité de chef de poste, et ce fut un grand bonheur, car il servit à rapatrier plus tard Fourneau et ses compagnons.

Cette double mission n'est pas restée sans résultats.

Au point de vue géographique elle a fixé la connaissance de la Sangha, elle a formellement établi que cette rivière est formée de deux branches, la Likellé et la Massieba.

Au point de vue économique, elle a révélé l'existence d'une région fertile et exploitable où l'ivoire abonde, où pourraient s'établir des relations commerciales, puisqu'il n'y a point trace de marchandises allemandes dans le pays parcouru ; les rares objets de provenance européenne qu'on y rencontre sont venus par l'Ogoué ; c'est-à-dire du Congo français.

Au point de vue de la pénétration ultérieure, elle a constaté la présence des Arabes et des Musulmans à trois ou quatre jours de marche du Bembé, complétant ainsi autour du Soudan central une zone dangereuse à franchir.

Mission Crampel (1).

« Une tête finement ovale, souvent rieuse, nimbée d'une forêt de cheveux dorés, prolongée en pointe par une barbe blonde ; de grands yeux bleus au regard loyal, l'aspect à la fois énergique et doux ; une haute taille flexible, des muscles solides sous des attaches élégantes, » tel est le portrait que M. Harry Alis trace de Paul Crampel au début de son beau livre : *A la conquête du Tchad.*

Crampel était déjà connu par une grande exploration qu'il avait faite en 1888-89.

Parti de *Lastourville,* sur le cours supérieur de l'*Ogoué*, il avait descendu le cours du fleuve jusqu'au confluent de l'*Ivindo*, avait remonté cet imposant cours d'eau, avait découvert la source d'un cours d'eau inconnu jusqu'alors, la rivière *Djah.*

Dans cette longue exploration, entreprise avec de modiques res-

---

(1) Nous ne donnons pas à cette partie de la conférence de M. Guillot tout le développement qu'il lui a consacré, afin de ne pas faire double emploi avec la conférence de M. Harry Alis, qui sera publiée *in extenso* dans le Bulletin.

sources, il avait eu à surmonter bien des dangers dont il se tira toujours grâce à son sang-froid. Il lui fallait subir d'interminables palabres avec les noirs, répondre à leurs questions indiscrètes. Chez les *Ossyebas*. on lui demanda s'il venait pour faire la guerre, pour chercher de l'ivoire ou pour prendre femme. Cette question fut pour lui un trait de lumière, et désormais, partout où il arrivait, il se posait en aspirant à l'honneur grand d'un mariage nègre. Le malheur est qu'il fut pris au mot. Un chef Pahouin lui donna sa fille en mariage, ce fut la petite *Niarinzhe*, dont on peut voir le portrait sur la couverture du livre de M. Harry Alis. Un autre chef voulut faire aussi à Crampel l'honneur de devenir son beau-père : Crampel refusa, donnant pour raison qu'un homme ne doit avoir qu'une femme, de même qu'il faut une seule balle pour un fusil. Toutefois, ne voulant point désespérer le chef nègre, il lui promit d'épouser sa fille quand il reviendrait : « Elle t'attendra, répartit l'autre, jusqu'à ce que sa poitrine tombe. »

Jusqu'alors Crampel n'avait pas rencontré d'hostilité. Il la trouva ensuite, sur les bords de la rivière *Komen,* il s'entendit demander « à quelle nation appartiens-tu ? » Grande fut sa surprise de voir les nègres si au courant de la géographie d'Europe. La petite expédition fut bientôt attaquée. Crampel, grièvement blessé en allant seul, sous le feu ennemi, chercher la caisse renfermant ses notes et ses plans, restée en détresse au milieu du fleuve. Il déploya dans la retraite une énergie sans exemple, se sauva contre toute espérance et revint à Paris juste pour l'Exposition, avec sa petite négresse.

Les difficultés surmontées n'avaient fait qu'aiguillonner son courage. A peine remis de ses blessures, il ne songeait qu'à repartir.

Il nous faut, disait-il, unir à travers le Soudan central nos possessions de l'Algérie, de la Tunisie, du Sénégal et du Congo, et fonder ainsi en Afrique le plus vaste empire colonial du monde !

C'est à la réalisation de cette idée que Crampel avait consacré toute son intelligence et toutes ses forces : ni les blessures qu'il avait reçues dans sa première exploration de la rivière Ivindo et du Congo septentrional, ni son récent mariage n'avaient pu modérer son ardeur enthousiaste. Partir du coude de l'Oubanghi, où se trouve le dernier poste français, traverser la région qui figure encore en blanc sur toutes les cartes pour atteindre, par le Chary, le lac Tchad et gagner Kouka, capitale du Bornou, s'efforcer enfin de revenir par le Sahara et l'Algérie, tel est le projet grandiose en faveur duquel le Syndicat français de l'Afrique centrale n'hésita pas à épuiser ses dernières ressources.

Crampel était parvenu, après mille démarches, à se faire donner comme futur guide de l'expédition le Targui Ischekkad-ag-Rhali qui était interné à Alger et qui lui témoigna à partir du jour de sa libération un dévouement sans bornes. Quatre Européens, l'ingénieur Lauzière, MM. Nébout, Biscarrat et Orsi, consentirent à le suivre; Mohammed-ben-Saïd et la petite Pahouine Niarinzhe devaient servir d'interprètes; 30 Sénégalais et 90 porteurs indigènes complétaient l'expédition.

Débarqué à Loango en juillet 1890, Crampel atteignait Brazzaville le 15 août, et, après une navigation que l'absence des chaloupes à vapeur du Congo français rendit plus longue et plus pénible, arriva enfin sur l'Oubanghi, au dernier poste français de *Bangui* (25 septembre). Profitant de la présence de la canonnière *Alima,* il releva avec le soin le plus minutieux le cours de l'Oubanghi jusqu'au confluent du Kouango, signant pendant cette exploration des traités avec tous les chefs de la rive droite de la rivière; puis, le 4 janvier 1891, il se lançait dans l'inconnu. De brèves nouvelles datées du milieu de janvier nous informèrent que la mission avait heureusement traversé le pays des Langouassis et des Dapwas; puis on apprenait que M. Orsi avait succombé à une attaque de dyssenterie et que M. Lauzière était mort de la fièvre. Dès le milieu de juin, des dépêches de source anglaise annonçaient le massacre de l'expédition dans le pays de Matonga. M. de Brazza s'empressa de les démentir en informant le gouvernement que la mission, après avoir dépassé le 6° latitude nord, avait atteint au commencement d'avril la partie méridionale du Baghirmi, où les chefs avaient favorisé sa marche, loin de chercher à l'entraver.

Tout semblait donc présager à la mission un heureux résultat, lorsque, le 6 août, un télégramme, adressé de Libreville par M. de Brazza lui-même, annonçait la mort de Crampel, de Biscarrat, et la retraite de l'arrière-garde dirigée par M. Nébout Pendant quelque temps, on a pu douter de ce désastre en constatant le silence du télégramme sur le Targui Ischekkad, les contradictions qui existent dans les renseignements recueillis, enfin en se rappelant combien de fois avait été annoncée la mort de Stanley, du capitaine Binger et du Dr Peters. Les dernières nouvelles ne semblent malheureusement laisser subsister aucun doute. Dans le journal adressé à son frère, M. Nebout, qui commandait l'arrière-garde, confirme nettement le meurtre de Crampel et de Biscarrat qui, abandonnés de leurs porteurs, auraient été trahis et assassinés par des Senoussis. La France ressentira vive-

ment la perte de Crampel, qui avait tout sacrifié pour elle ; mais ce malheur ne saurait décourager les explorateurs à venir ni détruire à tout jamais les résultats que nous présageait le succès espéré : la mission Dybowski est prête à renouveler la tentative de pénétration ; mais il faut se hâter, car les Anglais ont, dit-on, envoyé une mission dans le Bornou qui touche au lac Tchad, et les Allemands, malgré l'insuccès répété de ces expéditions parties de Camerouns, n'ont pas perdu l'espoir de réussir et, en nous devançant, de nous couper la route vers le Tchad.

Nous devons encourager de toutes nos forces l'initiative privée, qui, bien mieux que l'État, peut organiser ces hardies expéditions vers l'intérieur. Il s'est formé à Paris un Comité de l'Afrique française qui fait appel à toutes les bonnes volontés. Il n'y a plus ici de question de parti ; c'est un terrain neutre où peuvent se rencontrer tous les bons vouloirs. Crampel aura toujours des imitateurs en France, pourvu qu'on leur fournisse le moyen de se révéler !

AUDITOR.

ARMAND DE QUATREFAGES

(1810-1892).

NOTICE NÉCROLOGIQUE

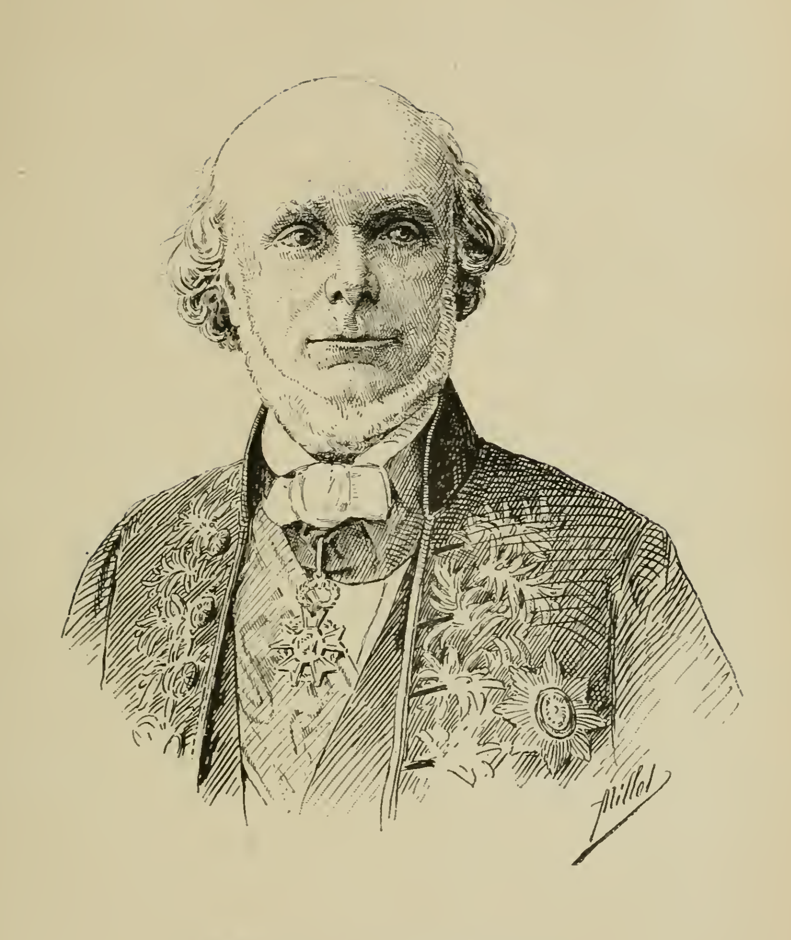
(Avec portrait)

Par JULES DE GUERNE. (1)

Le 5 mars 1891, la conférence *Scientia*, dans sa seizième réunion, couvrait d'applaudissements les paroles suivantes adressées par

---

(1) Un deuil cruel vient de frapper la *Société de Géographie de Paris*. Son illustre et vénéré président, M. de Quatrefages, est mort rapidement, sans que la nouvelle de sa maladie se fût même répandue en dehors d'un petit cercle d'intimes.



Armand DE QUATREFAGES,

Membre de l'Institut,

Professeur au Museum d'Histoire naturelle,

Président de la Société de Géographie de Paris.

M. Gaston Tissandier au président d'honneur qu'elle fêtait en ce jour : « Nous admirons votre longue et belle existence, nous admirons votre » noble caractère, nous professons la plus haute estime pour vos » importants travaux ; nous vous souhaitons de tout cœur de vivre » longtemps encore, pour la science, que vous avez tant cultivée, pour » ceux qui vous honorent et vous affectionnent et pour notre chère » patrie, qui tiendra sa place dans le monde, tant qu'elle comptera, » parmi ses enfants, des hommes tels que vous ».

Et M. de Quatrefages, prenant la parole pour remercier l'assistance, sur ce ton de simplicité charmante que n'oublieront jamais ceux qui l'ont connu, racontait les phases diverses de son existence laborieuse et exposait, avec une autorité sans égale, les principes scientifiques qui ont dominé toute sa carrière. Il venait d'entrer dans sa quatre-vingt-deuxième année ; à le voir si alerte, s'exprimant comme toujours, en termes pleins de mesure et d'élégance, on pouvait espérer que son heureuse vieillesse se prolongerait longtemps encore. Il n'en devait pas être ainsi ; terrassé en quelques jours par la maladie, la mort l'enlevait brusquement, le 12 janvier 1892, aux travaux que malgré son grand âge, aucune infirmité n'avait interrompus jusqu'alors.

Jean-Louis-Armand DE QUATREFAGES DE BRÉAU, né à Berthezème, près de Valleraugue (Gard), le 10 février 1810, d'une famille protestante au milieu de laquelle il reçut une forte instruction littéraire, entreprit à Strasbourg ses études scientifiques. Reçu docteur ès sciences mathématiques le 29 novembre 1829, avec un travail sur la *Théorie d'un coup de canon*, il soutint en 1832 sa thèse de doctorat en médecine sur l'*Extraversion de la vessie*. Peu après, revenu dans le Midi, à Toulouse, il se livra quelque temps dans cette ville à la pratique médicale ; mais déjà le feu sacré de la zoologie s'est emparé de lui. Il abandonne la médecine et accepte, en 1838, l'emploi, bien modeste alors, de chargé du cours de zoologie à la Faculté des sciences

---

S'associant aux regrets qu'inspire cette perte, et désirant joindre à tant d'autres son modeste hommage, la *Société de Géographie de Lille* a tenu à ce que la belle carrière du défunt fût retracée dans le *Bulletin* d'une façon sommaire. Elle s'est adressée à cet effet à M. Jules de Guerne, que sa double qualité de zoologiste et de géographe avait mis depuis longtemps en relations directes avec M. de Quatrefages. Toutefois, la même pensée étant venue aux directeurs des *Nouvelles géographiques*, on trouvera reproduit ici, avec plusieurs notes et diverses additions, l'article publié par notre collègue dans le N° 2 (février 1892) du recueil mentionné ci-dessus.

de Toulouse. Deux ans ne s'étaient pas écoulés que le jeune professeur, sentant le besoin d'un milieu scientifique plus élevé, se démettait de ses fonctions et arrivait à Paris.

C'était en 1840. Au Jardin des Plantes, à la Sorbonne, au Collège de France, l'enseignement des sciences naturelles brillait d'un vif éclat. Les hommes dont la génération présente honore la mémoire, Audouin, Geoffroy-Saint-Hilaire, de Blainville, Serres, Coste, Duméril et tant d'autres, étendaient chaque jour le domaine des sciences anatomiques et zoologiques. M. de Quatrefages, docteur pour la troisième fois (1), ne tarda point à devenir leur émule. Lié d'une étroite amitié avec Henri Milne-Edwards, de dix ans plus âgé que lui, et dont il partageait les idées scientifiques, il entreprit à cette époque une longue série d'études sur les Invertébrés marins. Pour les mener à bien, dans un temps où n'existait aucun de ces laboratoires maritimes qu'on a peut-être multipliés outre mesure dans ces dernières années, M. de Quatrefages n'avait point hésité à se transporter sur le littoral, peu accessible alors, de la Manche et de l'Océan. En 1844, avec M. Émile Blanchard, il accompagnait également Henri Milne-Edwards dans un voyage mémorable sur les côtes de Sicile.

Ces diverses excursions, accomplies de 1842 à 1853, sont connues du grand public par les charmants *Souvenirs d'un naturaliste*. M. de Quatrefages résuma d'ailleurs dans cet ouvrage, en un style clair et attachant, la plupart des sujets spéciaux traités par lui dans une magnifique suite de mémoires originaux. Ceux-ci, accompagnés de planches dessinées par l'auteur avec beaucoup de talent et d'exactitude, se succédèrent presque sans interruption pendant près de vingt années, dans la seconde, la troisième et la quatrième série des *Annales des sciences naturelles*. Ils placèrent M. de Quatrefages au premier rang des zoologistes. C'est en cette qualité que, dès 1852, l'Académie des sciences l'avait appelé à siéger dans la dixième section, en remplacement de Savigny.

Depuis 1850, M. de Quatrefages professait l'histoire naturelle au lycée Henri IV. Il s'occupait déjà de coordonner, pour en faire un traité d'ensemble, les matériaux considérables recueillis par lui sur

(1) Docteur ès sciences naturelles, avec une thèse sur les *Caractères zoologiques des Rongeurs*.

les Annélides (1). Certaines questions de zoologie appliquée, récemment mises à l'ordre du jour (pisciculture, destruction des termites, sériciculture), fixaient aussi son attention, et sa renommée allait grandissant. Mais il n'avait encore dans l'enseignement supérieur aucune situation digne de son talent.

En 1855, la mort de Blainville laissa vacante au Muséum la chaire d'anatomie comparée. Serres, qui professait l'anthropologie dans le même établissement, prit la succession de Blainville, et M. de Quatrefages fut appelé à enseigner l'histoire naturelle de l'homme. Ses travaux antérieurs ne semblaient pas l'avoir préparé à cette tâche. Suivant l'exemple du grand Lamarck — auquel il devait plus tard rendre justice (2) — qui, à cinquante ans, délaissa la botanique pour s'adonner à l'étude des *animaux sans vertèbres,* M. de Quatrefages aborde sans défaillance la seconde étape de sa carrière. Appliquant rigoureusement à l'homme les lois qui régissent tous les êtres organisés, il donne à l'enseignement dont la charge lui est confiée plus d'ampleur que ses devanciers. Les problèmes généraux que soulève l'étude de l'homme l'occupent successivement, et il est ainsi amené, par la discussion nécessaire de diverses théories, à montrer, plus qu'il ne l'avait fait encore, l'une des qualités dominantes de son esprit : l'impartialité. On a souvent raconté, et M. de Quatrefages lui-même aimait à rappeler cette anecdote, que Darwin, dont il fut toujours l'adversaire courtois « préférait être critiqué par lui que loué par bien d'autres » (3). M. de Quatrefages ne se dissimulait pas du reste ce que

---

(1) *Histoire naturelle des Annelés marins et d'eau douce*, 2 vol. et atlas, 1865; ouvrage terminé par le professeur L. Vaillant. qui a publié tout récemment, de 1888 à 1890, deux nouveaux volumes de ce grand travail.

(2) *Charles Darwin et ses précurseurs français*, *étude sur le transformisme.* 1870.

(3) Tout commentaire atténuerait la portée des lettres suivantes, adressées par le grand naturaliste anglais à M. de Quatrefages : l'une, après la réception de son livre *Charles Darwin*, etc., l'autre à l'occasion d'une candidature posée à l'Académie des Sciences, pour une place de correspondant, par quelques amis de Darwin et à laquelle fut faite, on ne saurait le dissimuler, une opposition systématique. Darwin devint toutefois, le 5 août 1876, correspondant de l'Institut, pour la section de botanique.

« C. Darwin à J.-L.-A. de Quatrefages.

» Down, 28 mai [1869 ou 1870].

» Cher Monsieur,

» J'ai reçu et lu votre volume, et vous suis très reconnaissant de votre cadeau. Le

son rôle — toujours impartial — pouvait avoir d'ingrat. Il a pris soin de l'indiquer lui-même dans son beau *Rapport sur les progrès de l'anthropologie en France* (1).

---

tout me frappe comme étant une discussion merveilleusement claire et bien ordonnée, et cela m'a intéressé d'un bout à l'autre. Il est impossible de rendre compte de mes idées d'une façon plus juste et plus complète, étant donné l'espace dont vous disposiez, que vous ne l'avez fait. La manière dont vous citez mon nom à plusieurs reprises est très flatteuse pour moi. Quand j'eus terminé la seconde partie, je pensai que vous aviez présenté le cas sous un jour tellement favorable, que vous convertiriez plus de monde à ma cause qu'à la vôtre. En lisant les parties suivantes, il m'a fallu changer de point de vue et perdre de ma confiance. Dans ces dernières parties, un grand nombre de vos critiques sont sévères, mais toutes sont faites avec une parfaite courtoisie et dans un esprit essentiellement juste. Je puis dire en toute sincérité que j'aime mieux être critiqué par vous de cette façon que d'être loué par bien d'autres. . . . . »

« Down, 15 janvier 1872.

» Mon cher Monsieur,

» Je vous suis reconnaissant de votre très aimable lettre et des efforts que vous avez faits en ma faveur. J'avais cru que la publication de mon dernier livre (*Descendance de l'Homme*), aurait détruit toute votre sympathie pour moi, bien que j'aie placé fort haut dans mon estime votre libéralisme d'esprit, il me semble que je ne le plaçais pas encore assez haut.

. . . .

» Je ne puis m'empêcher de regretter que vous dépensiez un temps précieux à essayer d'obtenir pour moi l'honneur d'une élection, car je crains, à en juger par la dernière fois, que toute votre peine ne soit inutile. Quel que soit le résultat, je conserverai toujours le souvenir le plus vivant de votre sympathie et de votre amabilité, et cela me consolera entièrement d'un échec.

» Avec l'expression de tout mon respect et de mon estime, je demeure, cher Monsieur,

» Votre très reconnaissant,

» Charles Darwin. »

Ces lettres sont extraites de : *La vie et la correspondance de Charles Darwin*, publiée par son fils Francis Darwin, traduction française, Paris, 1888, vol. II.

(1) « Au début de ses études et comme à la porte de la science, l'anthropologiste » rencontre malheureusement quelques questions qu'ont obscurcies comme à » plaisir, et rendues d'autant plus difficiles à traiter, des polémiques, des contro- » verses au fond très peu scientifiques. C'est que le dogmatisme et l'antidogmatisme » les ont prises pour théâtre de leurs débats. Celui qui veut rester *homme de* » *science*, et *pas autre chose*, a bien de la peine à se faire entendre au milieu de ces » luttes passionnées, et son rôle n'est rien moins qu'agréable. A peu près inévita- » blement, il est suspect aux deux partis. Souvent, quand il apporte ce qu'il croit » être la vérité, il est traité à la fois d'impie par les uns, de mystique par les » autres. On le discute des deux parts sous l'empire de ces préventions ; par

Ce *Rapport* fut écrit, en 1867 à l'occasion de l'Exposition universelle. Ses nombreux travaux, publiés depuis cette époque, ne sauraient être même énumérés. Indiquons seulement, parmi les plus importants : *les Polynésiens et leurs migrations, les Pygmées* et *l'Introduction à l'étude des races humaines,* son dernier mémoire. A peine est-il besoin de citer son volume *l'Espèce humaine,* traduit en plusieurs langues et arrivé aujourd'hui en France à sa dixième édition, fortune exceptionnelle pour un livre scientifique Il importe toutefois de mentionner le grand ouvrage que le professeur, en pleine possession de son sujet, fit paraître de 1879 à 1882, en collaboration avec le docteur Hamy. La somme de documents réunis dans les *Crania ethnica, les Crânes des races humaines*, est considérable. Près de 500 figures sont réparties dans le texte qu'accompagne d'ailleurs un atlas in-4° de 100 planches. Les dessins représentent pour la plupart des types appartenant à la galerie du Muséum. M. de Quatrefages put ainsi faire mieux connaître les riches collections dont il avait la garde et qui n'ont cessé de s'accroître par ses soins pendant toute la durée de son professorat.

Il s'était naturellement trouvé amené à fréquenter les voyageurs capables d'enrichir le Musée anthropologique et par lesquels arrivaient sans cesse au laboratoire des renseignements originaux sur les divers peuples du monde. De là vint également l'intérêt dont il donna tant de marques à la *Société de Géographie.* Il y était entré en 1856; nommé la même année membre de la Commission centrale, il en fut cinq fois vice-président et six fois président. Ses collègues, heureux de témoigner à M. de Quatrefages leur sympathie et leur reconnaissance pour ses longs services, l'avaient appelé à présider la Société en 1890, lors de la retraite de M. de Lesseps.

La *Société de Géographie* n'est d'ailleurs pas la seule où M. de Quatrefages aura tenu une grande place. Sans parler de la *Société d'Anthropologie*, où son rôle fut considérable jusqu'au jour où des discussions, parfois violentes et extrascientifiques, l'en eurent définitivement écarté, la *Société philomathique*, la *Société nationale*

» conséquent on est injuste, et au besoin on sait fort bien éteindre ou étouffer sa » voix.

» Je sais depuis longtemps ce qu'a d'ingrat et parfois de pénible cette position. » Pourtant c'est celle que j'ai prise dans mon enseignement, dans mes écrits, et je » ne la quitterai pas aujourd'hui. » (*Loc. cit.*, 2e part., chap. I. *Place de l'homme parmi les êtres vivants*, page 71).

d'Agriculture de France et la *Société d'Acclimatation,* le comptèrent au nombre de ses membres les plus fidèles et les plus dévoués. Quand la première, en 1889, célébra le centième anniversaire de sa fondation, M. de Quatrefages tint à insérer un travail dans le volume destiné à perpétuer le souvenir de cette date mémorable. C'est sa dernière publication de zoologie (1).

La *Société d'Acclimatation,* où il fut inscrit dès l'origine, en 1854, l'appela en 1863 à la vice-présidence ; chaque année, les suffrages de ses collègues renouvelaient son mandat, que M. de Quatrefages ne consentit jamais à échanger contre celui de président, bien qu'il en eut, à plusieurs reprises et avec une grande autorité, rempli les fonctions.

Enfin, après la guerre de 1870, l'*Association française pour l'avancement des Sciences* trouva auprès de lui, lors de sa fondation, le plus sympathique appui. Comme président du second Congrès, réuni à Lyon en 1873, M. de Quatrefages prononça un discours empreint d'une grande élévation d'idées et qui a pour titre : *Science et Patrie* (2).

L'illustre défunt comptait à l'étranger de nombreux amis ; ses collègues avaient pu apprécier, notamment dans les Congrès d'anthropologie, sa science profonde et l'aménité de son caractère. Cette année même, en août 1892, on se préparait à lui faire fête au Congrès d'anthropologie et de zoologie de Moscou. Les adeptes les plus autorisés des deux sciences qu'il avait si longtemps cultivées avec tant de succès, ne pouvaient choisir d'autre président d'honneur. Malgré son âge, il comptait entreprendre cette longue excursion au cours de laquelle il aurait une fois encore si dignement représenté la science et la patrie françaises. Ce suprême hommage lui aura manqué. Mais la touchante unanimité des regrets exprimés à l'occasion de sa mort dit assez combien était honoré et aimé le savant éminent, l'homme profondément honnête et bon, que fut M. de Quatrefages.

---

(1) *Mémoire sur la monstruosité double chez les Poissons,* avec 2 pl., 1889.

(2) En 1874, M. de Quatrefages assista au Congrès de Lille avec plusieurs membres de sa famille et y prit une part active aux travaux de la section d'anthropologie.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1891.

De Rouen au Havre en bateau à vapeur.

5, 6, 7 et 8 Juin.

I. — Une des excursions les plus intéressantes de la Société de Géographie de Lille pendant l'été 1891, a été sans contredit celle de « Rouen au Havre en bateau à vapeur », qu'avaient organisée d'une façon remarquable MM. Beaufort, Delahodde et Godin. les infatigables protagonistes de nos promenades instructives de chaque année.

Trente membres y ont pris part. Nous quittions Lille le vendredi par l'express de 7 heures 10 du soir, qui nous portait à Amiens à 9 heures 19. Nos billets de logement étaient retenus à l'*Hôtel de l'Univers* ; mais, avant de se livrer au repos, chacun éprouva le besoin de parcourir les principales rues de l'ancienne cité des Belges Ambiani, et surtout d'aller admirer l'immense vaisseau de la cathédrale, une des plus belles de France. Vu à la clarté de quelques rares becs de gaz et de nombreuses allumettes craquées par les touristes, le monument est imposant par sa masse, et ceux qui en connaissent les détails ne manquent pas de les exposer longuement dans l'obscurité à ceux qui n'ont pas cet avantage.

Dès 5 heures du matin le réveil est donné, et le train nous emportait vers Rouen où nous arrivions à 9 heures 19. L'*Hôtel du Nord*, tout près de la *Grosse Horloge*, un des plus vieux vestiges de la vieille cité normande, nous logeait à son tour, jusqu'au lendemain 7 heures.

II.— Nous avions donc près de vingt-quatre heures à passer à Rouen, et sous l'habile conduite d'un de nos guides, M. Godin, nous en avons amplement profité pour visiter les curiosités, si grandes et si nombreuses, de la capitale de la Normandie : nous pouvons dire qu'aucune ne nous a échappé. En dehors de son commerce et de son industrie, Rouen est surtout célèbre par ses monuments religieux : la Cathédrale, avec sa façade si riche en sculptures, ses deux tours inégales (la plus élevée est universellement connue sous le nom de *Tour de beurre*), ses vitraux et ses rosaces, ses mausolées historiques parmi lesquels nous citerons celui des cardinaux d'Amboise et celui de Louis de Brézé, élevé à la mémoire de son mari par son inconstante épouse, la belle Diane de Poitiers, nous retient longtemps ; plus loin, l'église St-Ouen, célèbre par la pureté de son style et le merveilleux ordonnancement de son ensemble ; l'église St-Maclou, si remarquable par les sculptures de ses portes, excitent successivement notre admiration, et nous rappellent les souvenirs historiques que nous avons appris dans notre enfance.

Nous n'avons pas l'intention de rappeler tout ce que l'on peut voir et tout ce que nous avons vu à Rouen, mais nous devons une mention spéciale au Palais de Justice, et à sa grande Salle des Pas-Perdus qui nous a rappelé le hall de Westminster

de Londres, au Musée de Céramique qui renferme les plus beaux spécimens de « vieux Rouen », ainsi qu'au Musée Commercial, dont le directeur nous a fait les honneurs avec la plus grande cordialité.

A 5 heures, la visite de la ville était achevée, et la caravane des touristes lillois, groupée au pied de la statue du grand Corneille, montait bientôt dans de superbes landaus qui l'emportent au sommet de la colline de Bon-Secours Celle-ci domine la ville au N.-E., et l'on y jouit du magnifigue panorama de la grande ville, et d'une bonne partie du cours de la Basse-Seine, promenade charmante, vue admirable, que nous recommandons à tous les touristes sans exception. Arrivés au sommet de la colline, et après avoir visité la coquette église qui la surmonte, nous sommes instantanément suivis par l'appareil photographique de la Société qui nous fixe irrévocablement sur le papier collodionné. et nous permet ainsi de garder de cette excursion charmante un souvenir presque ineffaçable. Au sommet de la colline de Bon-Secours, un grand chantier est ouvert, pour la pose d'une statue colossale de Jeanne d'Arc, qui dominera ainsi la ville où elle a été brûlée. Le socle monumental est presque achevé, mais la statue n'est pas coulée. Avis aux amateurs qui voudraient aider de leur obole l'archevêque de Rouen, promoteur et entrepreneur de ce monument de réparation nationale !

III. Le lendemain dimanche, à 5 heures du matin, nous prenions place sur le bateau qui fait le service de Rouen au Havre, et nous descendions l'estuaire de la Basse-Seine ; cette descente dure près de neuf heures. Elle est longue sans doute, mais combien intéressante et variée ! Celui qui écrit ces lignes a descendu ou remonté les estuaires de l'Escaut et de l'Elbe, qui conduisent aux grands ports d'Anvers et de Hambourg. Si le mouvement commercial y est plus intense, le paysage est de beaucoup inférieur.

La Seine, de Rouen à la pointe de Quillebeuf, décrit quatre méandres presque circulaires, et limite ainsi les presqu'îles, dont la première a Rouen pour base et les falaises qui cachent presque complètement Elbeuf au sommet. Les grandes forêts de la Londe et de Rouvray en recouvrent presque toute la superficie. laissant émerger de ci de là les hautes cheminées des usines des deux Quévilly (établissements Pouyer-Quertier), St-Pierre, etc.

Nous passons devant La Bouille, charmant lieu d'excursion si fréquenté par les Rouennais, puis nous faisons escale à Duclair. renommé pour l'expédition de ses excellents fruits, et nous contournons la presqu'île de Jumièges, où les Normands débarquèrent pour la première fois. Nous n'avons pu qu'apercevoir indistinctement, à travers la brume, les ruines de la célèbre abbaye de Jumièges, si popularisée par le dessin et le pinceau qu'elles sont devenues un type classique de ruines.

Bientôt nous atteignons Caudebec, puis Villequier, où vers 9 heures 1/2 le terrible mascaret ne manque pas à l'appel et nous rend sa visite quotidienne. Il était bien modeste et bien peu terrifiant, le mascaret du 7 juin 1891, et s'il n'était jamais plus dangereux, on ne comprendrait pas la nécessité de l'endiguement de la Seine, auquel on travaille encore aujourd'hui.

Enfin nous voici à la pointe de Quillebeuf : la Seine s'élargit et devient un véritable chenal maritime. Nous apercevons en face l'embouchure du Bolbec qui vient grossir et élargir surtout l'artère principale. A gauche, le terrain s'abaisse et devient un véritable marais endigué ; à droite, une haute falaise sur laquelle se dressent les ruines du célèbre château de Tancarville ; aux pieds, l'entrée du canal de Tancarville, qui relie le port du Havre à la Seine proprement dite, en évitant les nombreux bancs de sable qui en encombrent l'entrée, et empêchent les gros navires de remonter jusqu'à Rouen.

Mais au milieu de cette large baie sablonneuse, qui de Tancarville au Havre mesure en certains endroits 10 et 20 kilomètres, le fleuve s'est creusé un canal qui nous mène à l'entrée du port de Honfleur, et enfin nous permet d'aborder le Havre face à la pleine mer. Cette dernière partie de la traversée est assez monotone, mais grâce au déjeuner pris à bord, et à quelques intermèdes de chants d'amateurs et d'essais photographiques divers, le temps nous avait paru bien court, quand notre bateau franchit l'entrée du port et stoppe dans le Bassin du Roi.

Les délégués de la Société de Géographie du Havre, et avec eux M. Albert Carton, notre compatriote, récemment fixé dans cette ville, nous attendent sur le quai et se mettent à notre disposition pour nous faire visiter leur ville rapidement et utilement : ils nous annoncent que la *Touraine*, le magnifique steamer de la Compagnie Transatlantique, vient de faire sa première entrée dans le port du Havre, et qu'ils espèrent bien nous procurer une autorisation pour le visiter, avant la lettre, si l'on peut dire ainsi.

La caravane se rend à l'*Hôtel Tortoni*, où elle est attendue, et bientôt après commence la visite de la ville, à laquelle doit être consacrée toute la journée de dimanche.

IV. — Le Havre est une ville toute moderne qui date de Louis XII et de François Ier ; elle est pauvre en monuments, dont aucun ne vaut pas la peine d'être cité ; mais elle est bien bâtie : elle a de larges et belles rues, et surtout trois magnifiques boulevards, celui de Strasbourg, celui de François Ier et le boulevard maritime, qui forment à leur point de convergence une magnifique terrasse, d'où l'on jouit d'un superbe point de vue sur la mer. Elle est divisée en quelque sorte en deux villes : la ville basse, celle du commerce, des bassins et des docks, et la ville haute, formée par une série de collines qui, partant du cap de la Hève et de Ste-Adresse, s'étendent jusque dans les terres. Cette disposition en amphithéâtre est très plaisante à l'œil, et après avoir jeté un coup d'œil sur la première, la caravane se porte en entier vers la seconde, et gravit la colline de Ste-Adresse, puis celle d'Ingouville, d'où l'on jouit d'un magnifique panorama de la mer, de la ville et des bassins. Pourquoi faut-il que l'action désagrégeante du flux maritime vienne saper le cap de la Hève par la base, et le menacer à bref délai d'une destruction progressive ? Déjà les phares puissants qui le surmontent sont sur le bord du précipice.

Après cette promenade sur les hauteurs, un peu gâtée par une pluie fine et pénétrante qui ne nous quitte par depuis le matin, nous rentrons dans la ville et en visitons successivement les diverses curiosités, et principalement les musées qui ne manquent pas d'intérêt. La soirée s'achève gaiement dans les nombreux bars de la ville. A signaler particulièrement certains bars anglais, où l'on peut constater chaque soir jusqu'à quelle hauteur la moralité de la gent chorégraphique d'Albion peut..... descendre !

La matinée du lundi était sans contredit la partie la plus intéressante, le *clou* de notre excursion. Elle portait : visite du port et des docks, visite aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, visite de la *Touraine*, le nouveau transatlantique qui venait faire son premier voyage du Havre à New-York. Chacune de ces trois parties du programme a été magnifiquement remplie.

Je ne dirai rien du port du Havre, et de ses nombreux bassins, qui se suivent sans interruption, rien aussi des immenses docks où se trouvent accumulées une foule de marchandises exotiques, le coton surtout et les bois de teinture. C'est une description déjà faite, mais je ne saurais être aussi bref sur les deux autres points, car mes camarades d'excursion m'en voudraient de ne pas leur rappeler, sommai-

rement au moins, ce qu'ils ont vu et ce qui les a si profondément impressionnés. Commençons d'abord par notre visite aux Forges et Chantiers de la Méditerranée.

V. — Cette puissante Société a d'importants établissements au Havre, mais le plus remarquable, celui que nous avons pu visiter dans tous ses détails, grâce à l'aimable présence du directeur et sous la conduite des ingénieurs de la Société, c'est l'atelier d'artillerie, ou l'on fabrique les fameux canons Canet, la merveille terrifiante de l'Exposition de 1889. La Société a bien voulu nous confier un rapport sur cet atelier que nous aurions désiré mettre en entier sous les yeux des lecteurs du *Bulletin*, mais que l'exiguité de la place qui nous est accordée nous oblige, à notre grand regret, de résumer succinctement.

L'immense atelier, placé sous la direction de M. Canet, occupe une surface couverte de 7,182 mètres carrés, sans compter les services annexes. Il est formé d'une série de bâtiments juxtaposés et communiquant entre eux, divisé en 21 travées principales de 6 mètres, avec une hauteur de nef de 6 et 9 mètres. Toute la construction est métallique, les briques ne formant qu'un remplissage sur les longs pans et les pignons. A cause de la nature défectueuse des terrains, toutes les fondations ont dû être établies sur pilotis, groupés par série de trois à six pièces et recouverts d'un épais massif en béton de ciment. Les moteurs et les chaudières, les transmissions souterraines et aériennes, les ponts roulants, l'éclairage électrique, et enfin les machines-outils destinées à l'usinage des canons de différent calibre, présentent une puissance énorme et une disposition perfectionnées qui étonne d'abord, que l'on admire ensuite. On est confondu en voyant les tours à fileter, les machines à rayer, fileter, sectionner, fraiser, tuber, aléser, façonner, limer, raboter et molleter les canons, qui travaillent les immenses blocs d'acier et les transforment sous l'œil de l'observateur en ces magnifiques pièces d'artillerie de poids, de puissance et de portée formidables.

L'atelier de fabrication des obus, et surtout celui des torpilles a aussi vivement attiré notre attention, et grâce aux lumineuses explications de l'ingénieur spécial attaché à ce service, chacun de nous a pu se rendre compte de la composition, du mode de lancement et du mode d'action de ce puissant agent de destruction.

On comprend qu'avec une telle organisation, la Société soit en mesure d'exécuter dans des conditions exceptionnelles les commandes d'artillerie les plus importantes. Pour donner une idée de la puissance de ses moyens, nous dirons qu'elle a pu, en moins de six mois, soumettre aux épreuves de son champ de tir, 25 affûts de mortier de 270 $^{m}/^{m}$ pour la Guerre et 35 canons de 27 et de 32 $^{m}/^{m}$ pour la Marine, sans compter les essais de matériel de moyen et de petit calibre qui se poursuivent journellement. Les canons à tir rapide Canet, de l'atelier du Havre, sont adoptés en France par le Ministère de la Marine. La Société a reçu des commandes de la Russie, du Danemarck, de la Grèce, des États-Unis. Ceci nous montre que nous n'avons rien à demander aux étrangers et que la France continue à tenir la tête, au point de vue des perfectionnements apportés au matériel de guerre : cela ne peut que nous réjouir et nous rassurer.

VI. — En quittant les chantiers d'artillerie, nous nous dirigeons aussitôt, à travers les bassins et les docks, vers le bassin de l'Eure, rempli de grands vaisseaux marchands et de quelques vaisseaux de guerre, tel que le *Psara*, cuirassé grec armé des canons à tir rapide que nous venions de voir fabriquer. L'un des côtés de cet immense bassin forme le *Quai des Transatlantiques*, où mouillent en ce moment deux superbes steamers, et de plus la *Touraine*, le géant de la Compagnie, qui a

fait hier sa première entrée au Havre et qui est déjà en chargement pour son premier voyage à New-York.

Ce magnifique paquebot, construit dans les ateliers de la Compagnie Transatlantique à St-Nazaire, sur les plans de M. Baymard, ingénieur en chef, est le plus grand navire à passagers qui ait été construit jusqu'à ce jour par un établissement français. Il vient au cinquième rang des grands steamers du monde. « Quiconque n'a pas vu la *Touraine*, ne peut se faire une idée de ce qu'est réellement ce navire gigantesque, et ceux qui l'ont visité ne pensent pas, sans admiration, à la somme de science, de talent, d'iniative hardie et d'argent qu'il a fallu dépenser pour exécuter une pareille œuvre ».

La *Touraine* dépasse de beaucoup les quatre magnifiques steamers : la *Champagne*, la *Bretagne*, la *Bourgogne* et la *Normandie*, qui composaient la flotte de traversée du Havre à New-York. Tandis que ces quatre navires n'ont qu'une longueur de 150 mètres, la *Touraine* en mesure 163^{m} 65 sur une largeur de 17^{m} 10. Elle a un tirant d'eau de 7^{m} 20 ; déplacement 11,700 tonnes en charge ; tonnage brut 8,660 tonneaux. Elle peut recevoir 506 passagers de cabine, et au besoin 560 émigrants, soit un total de 1066 passagers, sans compter l'ensemble du personnel qui est de 301 individus ; véritable ville flottante qui portera dans ses flancs 1367 êtres humains, destinés à vivre ensemble pendant les sept jours que dure la traversée.

Si le côté machine échappe à la compétence de chacun d'entre nous, il n'en est pas de même de l'installation matérielle des passagers, qui est d'une commodité et d'un luxe remarquables. On tombe véritablement en extase devant la magnifique salle à manger des premières, qui est franchement ce qu'on peut rêver de plus confortable et de plus beau, avec ses boiseries massives en acajou et en érable, ses glaces grandioses, son éclairage électrique, ses peintures et ses bronzes, véritables objets d'art.

Que dirai-je également des appartements particuliers où rien ne manque, et où tout a été prévu, étudié, réalisé de façon à satisfaire les exigences les plus raffinées. C'est un véritable émerveillement depuis le pont jusqu'aux soutes, et la journée entière ne suffirait pas pour voir et admirer en détail chacune des parties de cette immense cité, où il y a large place pour tout. — Sans doute, quand des appartements de 1re classe, on passe à l'installation des 3mes classes, le luxe cesse, mais la propreté la plus grande y règne, l'aération est facile et complète, et chacun a son compartiment respectif.

La *Touraine* est certainement le plus grand, le plus rapide et le plus beau des navires de commerce sur lequel ait flotté jusqu'ici notre pavillon. Il fait le plus grand honneur aux ingénieurs qui l'ont conçu et exécuté, à la Compagnie qui n'y a pas ménagé ses millions. Aucun de ceux qui ont visité la *Touraine* ne me contredira.

VII. — Il était 2 heures que nous étions encore à visiter la *Touraine*, et il ne nous restait plus que juste le temps pour dîner une dernière fois à l'*Hôtel Tortoni*. Cette dernière réunion fut pour nous d'un charme incomparable : MM. Guitton, Vice-Président, Loiseau, Secrétaire-Général et Albert Carton, membre de la Société de Géographie du Havre ayant bien voulu accepter d'y assister. On but à l'union des deux Sociétés, on se promit de se revoir, et on scella par les plus amicales et les plus sincères démonstrations les liens qui unissent déjà Lille et le Havre par suite des relations commerciales.

Le départ eut lieu par l'express de 4 heures 10, qui nous emporta rapidement à travers le pays de Caux, jusqu'à Amiens et de là à Lille, où chacun rentra « fatigué, mais non rassasié », des merveilles qu'il avait vues.

G. EUSTACHE.

TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ EN FÉVRIER

Le 7 Février a eu lieu notre Séance solennelle dont on a vu plus haut le compte rendu. Je n'insiste pas sur le succès obtenu par M. de Guerne. — Le 28, M. Édouard Blanc, l'explorateur connu, nous a relaté les péripéties de son voyage à travers l'Asie centrale et sa traversée du Pamir. Il est le second Français qui ait opéré cette traversée, et encore est-il seul à l'avoir effectuée de l'Est à l'Ouest. Rarement on a entendu conférence plus nourrie et plus instructive.

A Roubaix, on a entendu M Castonnet des Fosses parler de la Tunisie ; le capitaine Momnet, du 3e cuirassiers, a raconté le voyage mouvementé qu'il a fait au travers de la Tripolitaine, sous un déguisement : il avait de magnifiques projections dont quelques-unes lui avaient été fournies par M. Édouard Blanc. Sa conférence a eu un très grand succès. — On a écouté avec beaucoup d'intérêt le R. P. Galley parlant sur le Liban.

A Tourcoing, M. Desfontaines a relaté son voyage au travers les îles enchantées de la Polynésie ; M. Max Douau a raconté l'histoire du port de Dunkerque, en montrant son importance croissant chaque jour.

ÉPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891

FÉVRIER.

1er Février. — Espagne. — Élection à la Chambre des Députés, les premières faites depuis le rétablissement du suffrage universel.

2 Février. — Comores. — Mort du sultan Abdallah, d'Anjouan. Son successeur Salim abdique en faveur de Saïd Athman, qui se met en rebellion contre la France.

3 Février. — Allemagne. — Ordre du cabinet impérial relevant le comte de Waldersée de ses fonctions de chef du grand état-major général.

4 Février. — Grande-Bretagne. — La Chambre des Communes rejette par 256 voix contre 223, le bill, appuyé par lord Gladstone, permettant aux catholiques d'occuper le poste de lord chancelier d'Angleterre ou de vice-roi d'Irlande.

— Turquie. — Promulgation d'un iradé sanctionnant les privilèges du patriarcat grec.

9 Février. — ITALIE. — Formation du cabinet di Rudini.

11 Février. — SÉNÉGAL. — Le colonel Dobbs, après avoir chassé Abdour-Boubakar du Fouta sénégalais, signe un traité modifiant l'organisation du pays et donne Ibra-Abdoul comme chef au Daunga.

13 Février. — GRÈCE. — Le Sénat de France approuve le projet de convention commerciale avec la Grèce déjà voté par la Chambre des Députés.

15 Février. — ALSACE-LORRAINE. — *L'Express* de Mulhouse, unique organe français d'Alsace, publie une note informant ses lecteurs que, par ordre supérieur, il devra dorénavant paraître dans les deux langues.

18 Février. — ALLEMAGNE. — Arrivée à Paris de l'Impératrice Frédéric. C'est la première visite depuis 1870-1871, d'un membre souverain de la famille régnante.

19 Février. — GRÈCE. — La Chambre des Députés de Grèce adopte en troisième lecture le traité de commerce avec la France.

25 Février. — SOUDAN FRANÇAIS. — Prise de Diena, dans le Baminko, par le colonel Archinard.

28 Février. — GABON. — Décret portant dissolution, à dater du 1er janvier 1892, du corps des tirailleurs gabonnais, reorganisé par décret du 25 août 1889.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

FRANCE.

Une grotte de douze lieues en Corse. — Elle est située à deux kilomètres environ de la gare de Ponte-Leccia ; son ouverture est petite ; mais, dès qu'on l'a franchie, on se trouve dans une immense salle dont les parois atteignent jusqu'à vingt mètres de haut. De cette première salle, par le moyen de sortes de couloirs, on passe dans d'autres salles successives en nombre indéfini. On n'avait jamais eu que des descriptions incomplètes de la grotte par les touristes et les pâtres du pays. Dernièrement on s'est décidé à charger un mineur de la visiter. Il y pénétra muni de provisions et de torches de bois résineux ; il y séjourna cinq jours, parcourut une distance qu'il évalua à près de quarante kilomètres et dut rebrousser chemin après avoir rencontré une nappe d'eau, mais sans avoir pu atteindre le fond de la grotte ou plutôt la seconde issue qu'on lui attribue. Cette issue donnerait sur la mer et se trouverait non loin du cap de la Revellata, près de Calvi. En cet endroit existe une cavité profonde, inexplorée aussi, presque au niveau de la mer, et connue

sous le nom de grotte du Mugissement. Lorsque, par le mauvais temps, les vagues viennent s'y engouffrer, le bruit qu'elles produisent, amplifié par la sonorité des profondeurs de la caverne, acquiert une grande intensité et se répand au loin. Or, lorsque la mer fait ainsi mugir la caverne, on entend. à l'entrée de la grotte de Ponte-Leccia, un grondement sourd, intermittent, qui fait songer au mouvement saccadé des vagues qui déferlent contre les rochers. Ce bruit est pour les bergers le précurseur des tempêtes.

La grotte de Ponte-Leccia serait donc un immense souterrain de soixante kilomètres de long, dans lequel aurait passé jadis le Golo.

Deux professeurs de la Faculté des sciences de Christiania viennent de pénétrer dans la grotte. D'après eux, la formation de l'île ayant été déterminée par un soulèvement alpin, suivi plus tard d'un soulèvement apennin, la rivière du Golo a dû tout d'abord venir se jeter dans le golfe de Calvi, puis le second soulèvement dut soudain détourner son cours et la faire couler à l'opposition du premier. Or, ce serait le premier lit du Golo — que des révolutions géologiques auraient plus tard recouvert — qu'on aurait retrouvé.

ASIE.

Voyageur français captif en Asie. — On écrit de Saint-Pétersbourg en date du 9 février : Le voyageur français Vidal, qui avait entrepris de pénétrer dans la ville chinoise de Yarkand, a été capturé, il y a quelque temps, par des brigands, en traversant le Kaschgar avec une caravane de marchands Kirghises, et emmené à Yarkand même, où il se trouve prisonnier, mais sain et sauf.

AFRIQUE.

Détails sur la mort de Crampel. — La mort de Crampel est définitivement confirmée, et. cette fois, il n'y a plus d'illusion à se faire ni d'espoir à garder.

Une caravane arrivant de l'intérieur dans les possessions allemandes de la côte orientale a recueilli les bruits suivants :

Un blanc, parvenu au Chari (ce ne peut être que Crampel), aurait fait demander au sultan de Ouadaï s'il pouvait traverser son territoire ; sur la réponse affirmative du chef musulman, Crampel, bien que souffrant de la blessure qu'il avait reçue au cours de sa première exploration, se serait mis en route, porté sur un brancard et accompagné de la pahouine Nijarinze et du Touareg.

C'est alors qu'une bande de maraudeurs musulmans, attaquant une troupe d'hommes qui suivaient le blanc (la colonne commandée par Biscarrat), aurait massacré celle-ci, privant ainsi l'avant-garde de son appui.

Les pillards, se dirigeant aussitôt sur la colonne de tête, auraient surpris à l'improviste Crampel et les siens et les auraient massacrés.

A l'appui de leurs dires, les gens de la caravane arrivée sur la côte orientale rapportent une boîte de cigares, trouvée, paraît-il, dans les bagages du blanc : cette boîte porte la marque d'un négociant des îles Açores, où il est possible, en effet,

que les membres de l'expédition se soient approvisionnés en se rendant en Afrique.

Il semble résulter de ces renseignements que Crampel n'a pas rencontré d'hostilité systématique de la part des populations musulmanes et de leurs chefs, et qu'il a été victime des méfaits de ces bandes de pillards qui infestent la région.

Le *Correspondant* publie d'autre part une très curieuse lettre de Mgr Augouard, vicaire apostolique du Congo supérieur, qui fait connaître les circonstances dans lesquelles a été assassiné le chef de la mission française.

Le *Figaro* résume cette lettre de la manière suivante :

C'est par imprudence, ou plutôt par excès de confiance qu'il s'est pour ainsi dire livré lui-même au poignard des Arabes qui le guettaient.

L'expédition était abondamment pourvue d'hommes, d'armes et de marchandises, mais, par une aberration singulière, Crampel négligeait de s'entourer des précautions indispensables en ce pays inconnu ; il ne s'entourait pas de factionnaires et de sentinelles. Il avait une rare énergie, une grande intrépidité personnelle, et il se fiait à sa bonne étoile.

Une fois dans le Haut-Oubanghi, hors des bateaux qui ne pouvaient remonter plus loin dans le fleuve, il avait éprouvé de grandes difficultés pour poursuivre sa marche ; cependant il avait continué, quoique avec lenteur, d'aller en avant, faisant transporter ses colis par cinquante ou par cent hommes, selon les circonstances.

Des mois s'écoulèrent ainsi, sans que l'expédition gagnât beaucoup de terrain.

Las de ces retards, Crampel résolut de prendre les devants en laissant la garde de deux camps à MM. Biscarrat et Nebout, qui devaient le rejoindre avec les dernières charges. Sans s'en douter, il allait tomber dans un piège que lui avaient adroitement tendu les Arabes. Ceux-ci, en effet, avaient manœuvré de manière à disperser l'expédition, afin de pouvoir la massacrer sans courir aucun danger. Dans ce but, ils avaient présenté à Crampel de fausses lettres, soi-disant du sultan de Wadaï, lequel promettait force porteurs à brève échéance. Mais ce n'était là qu'un leurre.

La contrée, d'ailleurs, n'était pas aussi fertile qu'on l'avait supposé ; le pays était même en proie à la famine, et Crampel se trouvait obligé de tuer des éperviers et des vautours avec son fusil pour pourvoir à sa subsistance.

A ce moment, il se trouvait à vingt-cinq jours de M. Biscarrat, qui gardait toujours le gros des bagages, et il restait là avec quelques laptots, auxquels il faisait soigneusement cacher les armes, quand, au contraire, il aurait dû les montrer pour intimider les Arabes.

Le sergent laptot, médaillé du Sénégal, vint un jour lui déclarer qu'il fallait aller en avant ou en arrière, mais que lui et ses compagnons ne voulaient pas mourir de faim. Crampel s'emporta et les traita si durement que, la nuit suivante, le sergent désertait avec quatre de ses hommes. On n'a plus jamais eu de leurs nouvelles. M. Lauzière, qui se trouvait là, fut aussitôt envoyé à la recherche des fugitifs, mais en route, il mourut de la dyssenterie. Précédemment, M. Orsi était mort de la même maladie.

Peu après le départ du sergent, Crampel se promenait sans défiance dans le village où il était campé, lorsque soudain des Arabes se précipitèrent sur lui et l'assassinèrent lâchement. Ensuite, ils firent main basse sur tout ce qui avait été apporté par la première caravane. Ils épargnèrent toutefois les quelques laptots qui restaient, parce qu'ils étaient musulmans, mais en les menaçant de les tuer à la première tentative de fuite.

Quant à Targui, ancien prisonnier des Français, Touareg libéré que Crampel s'était adjoint en qualité d'interprète et en qui l'expédition n'avait pas une grande confiance, personne n'a pu donner de ses nouvelles.

Le cuisinier de Crampel, l'un des noirs épargnés par les Arabes, réussit à s'évader, à la faveur de la nuit, et, par un bonheur exceptionnel, put arriver au camp de Biscarrat après vingt-cinq jours de marche. C'est de lui seul que l'on tient la nouvelle de la mort de Crampel ; mais la suite des événements ne montre que trop, hélas ! la véracité de son récit.

Huit jours avant l'arrivée de ce messager au camp de M. Biscarrat, celui-ci avait entendu dire aux indigènes que Crampel était mort ; mais il pensait que c'était une histoire inventée pour le détourner de se porter en avant. Cependant, comme on l'avait averti que des Arabes rôdaient dans les alentours, il enjoignit expressément au cuisinier évadé de rester caché et de ne pas sortir de sa tente. Celui-ci, malheureusement ne fut pas fidèle à la consigne. Un soir, il eut l'imprudence de se montrer au dehors. Les Arabes l'ayant aperçu comprirent que Biscarrat était informé de la mort de son chef et qu'il allait, sans doute, vouloir le venger. Ils prirent donc les devants et, le lendemain matin, ils l'assassinèrent, lui aussi, sans qu'il pût même se défendre.

Plusieurs fugitifs vinrent, cette fois, avertir M. Nebout, qui n'était qu'à deux journées de marche en arrière, avec les éclopés et les moins valides de l'expédition. A la nouvelle de ce double massacre, M. Nebout voulut armer ses hommes et se porter en avant ; mais ils refusèrent net, et force lui fut de se replier sur Bangui, pour descendre ensuite le Congo et avertir la France de cette tuerie.

Mgr Augouard ajoute :

« Je rencontrai M. Nebout à Lirranga, près de notre mission de Saint-Louis de l'Oubanghi, et c'est de sa bouche que je tiens ce que je viens de raconter. Je redescendis aussitôt à Brazzaville, où j'arrivai le 14 juillet, et j'allai immédiatement avertir le résident, M. Dolisie, qui annonça au Gabon la sinistre nouvelle.

» Le résultat de l'expédition Crampel a été de laisser aux mains des Arabes quatre-vingts fusils Gras, quelques fusils à répétition de la marine, trente mille cartouches, des fusils à piston, des capsules et cinq cents kilos de poudre ; des revolvers et leurs cartouches ; des quantités de marchandises, etc. Ce qui ne laissera pas de créer de grosses difficultés aux expéditions qui vont suivre et qui se succèdent rapidement.

» L'expédition Dybowski paraît sérieuse. Elle va d'abord recueillir tout ce qu'elle pourra au sujet de la mission Crampel. Dans quelques semaines, nous aurons de ses nouvelles. Que Dieu la protège et la ramène saine et sauve ! »

D'après le journal des *Débats*, M. Dybowski aurait pu mettre la main sur le meurtrier qui aurait été exécuté.

De Brazza sur la route du Tchad. — On écrit de Libreville au journal *la Politique coloniale* :

« M. de Brazza est dans la Sangha avec 150 porteurs et miliciens. Ne comptez pas le voir revenir avant 1893 ou plus tard peut-être. Cela n'est pas douteux pour qui connaît ses procédés ordinaires ; sa politique est celle des nègres qui règlent tout en palabres. Pour lui comme pour eux, le temps ne compte pas, et s'il rencontre des difficultés quelque part il restera bel et bien six mois, plus peut-être, dans le même village pour attendre que les affaires s'arrangent. ».

Nous signalons à nos lecteurs l'importance de cette petite note. On a annoncé à grand fracas une expédition de Brazza vers le Tchad, le démenti n'a pas tardé à se faire attendre. Voici maintenant qu'on assigne 1893 comme date probable du retour

de Brazza. Il ne faut pas une année et même plus pour explorer la Sangha, aussi prend-on soin de colorer la chose par l'amour des palabres ; mais à bon entendeur salut.

Mission Maistre. — M. Maistre, envoyé par le Comité de l'Afrique Française pour conduire des renforts à M. Jean Dybowski, a quitté Bordeaux le 10 janvier.

Il a pour seconds :

M. Clozel, ancien secrétaire-interprète attaché à la propriété indigène en Algérie ; parlant l'arabe ; bachelier ès lettres.

M. de Béhagle, ancien capitaine au long cours, administrateur de commune mixte en Algérie ; parlant l'arabe ; bachelier ès sciences.

M. Riollot, ancien sous-officier de spahis, parlant un peu l'arabe ; ancien agent du Congo français (30 mois de service) ; bachelier ès sciences.

M. Chastrey, ancien sous-officier d'artillerie de marine, ayant fait la campagne du Tonkin. A accompli plusieurs missions dans l'Amérique du Sud ; bachelier ès sciences.

M. Bonnel de Mézières, ancien sous-officier de cavalerie ; bachelier ès lettres.

M. Maistre emporte avec lui une quantité considérable de marchandises — qui servent au Congo de monnaie d'échange, — de provisions et de munitions. Il emporte également l'armement nécessaire pour trente laptots d'escorte.

M. Chastrey était parti le 10 décembre, afin d'enrôler ces trente laptots au Sénégal. Il devait les emmener ensuite à Dakar pour prendre le bateau qui transporte M. Maistre et ses seconds, de façon que l'expédition ne subisse aucun retard.

Nous apprenons au moment de mettre sous presse que M. Maistre est arrivé à Libreville d'où il est parti pour Loango.

(Extrait du *Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

La Mission Dècle. — Nous avons déjà eu plusieurs fois l'occasion d'entretenir nos lecteurs des épreuves supportées par le jeune explorateur saint-quentinois. Voici à son sujet quelques nouveaux détails :

C'est à Palapye qu'a commencé la partie délicate du voyage de M. Dècle.

De ce point au Zambèze, pendant plus de 150 kilomètres, le pays est inhabité. Des sables, pas d'eau, ou, si l'on en trouve, de l'eau fétide, inbuvable. Les bœufs, ces animaux stoïques, meurent comme des mouches, auprès des citernes où ils ont essayé de se désaltérer en absorbant un liquide puant, dont la surface est émaillée de charognes, de moustiques, d'ordures et de déjections.

On ne saurait mieux peindre la situation de M. Dècle dans ces parages qu'en citant textuellement ce qu'il raconte, après avoir difficilement conduit son chariot jusqu'au pays de Linokani, où ses bœufs crèvent tour à tour.

« L'eau de Linokani, dit-il, est abondante, mais, à certains endroits, plus salée » que l'eau de la mer.... J'eus alors tout loisir d'examiner ma situation ; elle était » fort simple. Sans bœufs, je ne pouvais ni avancer ni reculer. Je me trouvais dans » un pays désert, n'offrant aucune ressource ; j'étais à environ 500 kilomètres du » Zambèze et à 250 kilomètres de Palapye. Deux jours après mon arrivée, mes » hommes me déclarent qu'ils n'ont pas l'intention de mourir là, et ils désertent, à » l'exception de mes deux fidèles Basutos... »

Que faire ? Retourner à Palapye, demander des fonds en Europe pour réparer les désastres et les abandons ? Ce serait une perte de quatre-vingts jours. Les pluies

seraient dans toute leur intensité, les sentiers impraticables et jamais le Zambèze, but visé par le voyageur, ne serait atteint.

Il prend alors une résolution énergique. Il chargera sur les deux derniers bœufs qui lui restent des provisions pour cinquante jours ; sur son âne qui a survécu, il placera son appareil photographique et des plaques en nombre suffisant et, avec l'un de ses deux fidèles compagnons, il partira pour les chutes du Zambèze. Mais il a compté sans la sauvagerie du bœuf qui doit porter les bagages et sur le dos duquel il ne peut définitivement arrimer ses provisions qu'après en avoir perdu les deux tiers. Il part enfin.

De son wagon (1) au Zambèze il met vingt-six jours — vingt-six journées de privations et de dures épreuves. Coucher sur la terre humide n'était rien ; le plus dur était les journées passées sans aucun moyen de se préserver du soleil, si torride que les objets de métal devenaient trop chauds pour qu'on pût les toucher. Le pire, par cette chaleur de fournaise, c'était l'inaction.

Pour permettre aux bêtes de manger, il fallait voyager de nuit et, maintes fois, M. Dècle a dû se contenter de deux heures de sommeil sur vingt-quatre. Et le manque d'eau, et la disparition accidentelle des provisions !

Le 12 octobre dernier, enfin, en face des trente-cinq jours de voyage qu'il avait encore à faire, notre compatriote fit l'inventaire des provisions qui lui restaient.

En voici l'état précis :

6 boîtes d'un demi-kilo de bœuf conservé ; 12 boîtes de sardines ; 1 boîte de confitures ; 20 livres de café ; 5 livres de sucre ; 50 livres de farine.

Et cela, pour nourrir deux personnes !

M. Dècle n'en est pas moins arrivé au Zambèze où il a eu, au lieu appelé Sheshekė, une illusion suivie d'amertume.

Laissant son domestique à Kazungula, M. Dècle s'est rendu sur la rive gauche du Zambèze, au nord de la rivière Chobé, auprès du chef Ratao qui, dans sa jeunesse, fut l'un des porteurs fidèles de Livingstone. Ratao, chef de Sheshéké, avait spontanément offert à M. Dècle de le conduire à 500 kilomètres dans l'intérieur et de le présenter au roi de Lialui. Trois jours après Ratao avait réfléchi et M. Dècle écrivait, à la date du 15 novembre : « Ratao ne me conduira pas auprès du roi avant » que celui-ci n'en ait donné l'autorisation. Or, il m'est impossible de recevoir cette » permission avant cinq semaines. A cette époque (fin décembre) les pluies seront » dans leur plein ; elles ne seront pas plus abondantes qu'à présent, mais le sol » sera imprégné d'eau et les communications seront chaque jour plus difficiles. Je » ne pourrai donc quitter le pays avant le mois d'avril et je n'ai aucun moyen de » subsister jusque-là. »

Que l'on se rassure, si ces détails ont ému le lecteur. Au moment où M. Dècle exposait sa situation critique, des secours lui étaient envoyés de France. Il est à peu près certain qu'il les a reçus maintenant et qu'il pourra poursuivre une mission dont les résultats seront infiniment précieux pour la science et on ne peut plus honorables pour la France.

Touat. — Les dernières nouvelles arrivées à Tanger confirment l'échec des missions envoyées par le sultan du Maroc dans les oasis de la région du Touat. Deux des chefs marocains envoyés au Touat pour en préparer l'annexion au Maroc sont bien arrivés à Marokech, et ont remis au sultan des cadeaux prétendus des

(1) On nomme wagon un grand chariot couvert, traîné par des bœufs.

chefs des ksour, mais ces cadeaux provenaient en majeure partie des razzias opérées, de Timmimoun à Maroc, par les chefs de l'expédition, qui ne pouvaient paraître, sous peine de mort, les mains vides devant leur maître. Au cours de sa campagne, l'expédition aurait acquis la certitude qu'il était impossible au Maroc de conquérir les oasis. Le Tidikelt était peut-être disposé à recevoir les Marocains, mais le Gouara, travaillé par les partisans de la France, était trop acquis à l'influence algérienne pour accepter la souveraineté de Mouley Hassan. Le Tafilelt n'a pas voulu recevoir les représentants de l'empereur, et les bandits de l'Atlas n'ont pas craint de porter une main criminelle sur une partie des présents destinés au sultan.

Pour couvrir cet insuccès dont il se montre très affecté, Mouley Hassan aurait, dit-on, investi des fonctions de caïd un de ses partisans venu du Tidikelt avec une des missions, et il avait fait mettre en prison ses envoyés coupables à son gré de n'avoir pas su exécuter ses ordres.

Le sultan a cru devoir adresser au chargé d'affaires de France à Tanger une lettre où il renouvelle ses prétentions ; et lui demande qu'on lui fasse connaître les griefs que la France peut avoir contre les habitants du Touat, s'engageant à faire à l'avenir la police dans les oasis. M. Souhard répondra, assure-t-on, qu'il n'est autorisé engager aucune discussion avec le gouvernement marocain au sujet du Touat, le gouvernement français se réservant d'agir comme il lui conviendra dans ces régions qui ne dépendent aucunement du Maroc.

Le bruit court du départ pour Alger de huit délégués de tribus du Touat, venus exprimer les sentiments d'attachement de leurs compatriotes pour la France. Les délégués appartiendraient aux tribus des Khenufsa et des Meharza.

Djibouti. — Le journal *le Matin* publie une très curieuse conversation avec M. Chefneux, un négociant français établi sur la côte de la baie de Tadjourah. M. Chefneux a fixé sa résidence à Djibouti. Voici ce qu'il pense de cette localité :

Ce poste du golfe d'Aden, qui appartient à la France depuis peu de temps en vertu d'une convention passée avec l'Angleterre, a déjà acquis une certaine importance. On y comte cent maisons bâties en pierre et habitées, soit par des négociants français ou européens, soit par des indigènes, et un millier de cases indigènes.

Située en face d'Obock, au bord méridional de la baie de Tadjoura, Djibouti a acquis un commencement de prospérité dont Obock n'a jamais eu même l'espérance. C'est, en effet, le point terminus des caravanes descendant à la côte des pays les plus riches de la région, le pays des Gallas et celui du Harrar.

Les Italiens, au point de vue commercial, ont très mal choisi à Massaouah, leur centre d'occupation africaine. Massaouah est en communication seulement avec les hauts plateaux de l'Ethiopie, dont les productions similaires à celles de la France, n'offrent aucun intérêt pour l'exportation. Au contraire, c'est à Djibouti qu'arrivent les caravanes des Gallas et du Harrar, qui transportent les produits les plus recherchés de la région, l'ivoire, le musc, le café, l'or.

L'ivoire est abondant ; on en exporte environ dix mille tonnes par an.

Le pays des Gallas est le seul où le caféier croisse à l'état sauvage. Il y en a d'immenses forêts naturelles. Le grain en est de chétive apparence, mais la saveur est supérieure même à celle du café cultivé. L'or vient de sables tirés d'une région encore inexplorée, à l'ouest de Kaffa. Les indigènes ne savent même pas laver les sables, et ils se contentent de recueillir les pépites.

Les arrivages d'or sont donc assez peu importants ; on ignore quelle serait la puissance de production donnée par une exploitation régulière, c'est le secret d'un avenir sans doute encore lointain.

Il y a aussi pour Djibouti une chance d'accroissement presque immédiat. Les Anglais abandonnent Aden comme port et entrepôt commercial ; ils veulent en faire un autre Gibraltar, exclusivement militaire. Nul doute que, parmi les négociants quittant Aden, plusieurs viennent chercher asile dans la possession française.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE.

Jonction du réseau ferré de Finlande et de Suède. — Depuis quelques années déjà la Suède fait de grands efforts pour réunir son chemin de fer du Nord à la frontière de Finlande.

Cette tendance s'est accentuée surtout depuis qu'elle a choisi comme terminus du réseau ferré *Grand-Duc de Finlande*, la ville de Uléaborg sur les côtes du littoral du golfe de Bothnie, à 140 kilomètres de la frontière.

Il est hors de doute que le prolongement du chemin de fer du Nord jouera un grand rôle au point de vue économique, en particulier pour exploiter les richesses de la province de Nordland.

Il est non moins certain que le gouvernement suédois est guidé, dans la construction de ce chemin de fer, par des considérations stratégiques importantes.

La nouvelle voie ferrée permettra en effet de concentrer rapidement des troupes sur la frontière du Nord de la Suède.

Il n'y a pas longtemps qu'à Stockholm, un officier de l'état-major général a lu à la Compagnie des chemins de fer de l'État un rapport dans lequel il émettait l'idée que, si jamais une guerre venait à éclater en Suède, tout dépendrait des relations existantes avec les voisins de l'Est.

La direction des chemins de fer de l'État vient d'élaborer un projet en vue de demander au Rigsdag quatre millions de couronnes pour la continuation des travaux en 1892 dans la direction indiquée plus haut.

On désire surtout que cette voie ferrée soit terminée en 1894.

(Revue du Cercle militaire).

ASIE.

Mines d'étain en Péninsule Malaise. — Un rapport du consul des États-Unis à Singapore, établit que la nouvelle loi douanière américaine, en frappant des droits d'entrée sur l'étain en plaques, a eu pour effet d'augmenter la demande en Amérique pour l'étain en saumons, et a donné par suite un nouvel essor aux mines d'étain dans la Péninsule Malaise. Autrefois, ces saumons étaient exportés

en Angleterre où on en fabriquait des plaques ou feuilles qu'on envoyait aux États-Unis.

Mais aujourd'hui l'étain en saumons va directement dans ce pays. La moitié de l'étain du monde entier provient de la péninsule de Malacca. où les mines se trouvent exploitées presque entièrement par les Chinois dans l'état de Pérak.

Ces mines sont des exploitations de placers dans l'alluvion et non des travaux dans la roche mère. On trouve le métal dans des poches de 10, 20 pieds et plus de profondeur, dans les terres basses au pied des montagnes. Le minerai consiste en un sable fin et grossier mélangé de grains d'étain et de poussière d'or. Il faut remuer des quantités énormes de déblais pour obtenir le métal que l'on récolte en lavant les terres. Il est ensuite fondu dans des fourneaux primitifs. Il faut pomper fréquemment l'eau qui envahit constamment les travaux. Le minerai est fondu aux mines mêmes en lingots irréguliers, puis envoyé à Poulo-Penang ou à Singapore. Là, il est raffiné et refondu en saumons ou en plaques pour le marché. On trouve le minerai à Larut dans l'État de Pérak. Il y existe en grande quantité dans une couche d'argile blanchâtre. On lave cette argile dans de longues rigoles en bois, sur le fond desquelles sont clouées des traverses contre lesquelles le métal s'arrête, tandis que le courant d'eau entraîne l'argile.

Là les Compagnies des mines ne fondent pas le minerai, mais l'envoient par bateaux à Singapore où l'on a construit de vastes fonderies.

Russie. — Mercure au Caucase. — Dans ces dernières années, on a trouvé dans le district de Bakhmout (province de Catherinoslaw) de riches gisements de minerai de mercure et l'usine qui a été installée est arrivée à produire jusqu'à 20,000 pouds de mercure par an. Depuis, d'autres gisements de mercure ont été découverts au Caucase, dans la province de Daghestan.

Le mercure est assez rare. On ne le trouve qu'en Espagne, en Autriche, aux États-Unis d'Amérique et en Italie. L'usine Auerbach et Cie, qui fonctionne dans la province de Catherinoslaw, retire déjà 20,000 pouds de mercure pur de plus de 3,500,000 pouds de minerai (sulfate de mercure). Cette quantité suffit à la consommation intérieure et permet une exportation de 14,000 pouds à l'étranger.

Le Ministère des Domaines a décidé d'imposer le mercure russe, à l'exemple des autres métaux. Il s'agit d'établir des taxes de 50 cop. par poud de mercure pur et de 45 cop. par poud de cinabre fabriqué avec du mercure russe. Cet impôt ne saurait être considéré comme lourd, vu que, nonobstant la baisse du prix du mercure produite par la concurrence, ce prix n'est jamais descendu encore en moyenne au-dessous de 32 r. le poud et que le prix moyen ordinaire reste de 40 r. par poud, ce qui permet à la première usine de réaliser des bénéfices considérables.

AFRIQUE.

Chemins de fer Tunisiens. — La Compagnie Bône-Guelma a enfin obtenu la concession des deux nouvelles lignes qu'elle sollicitait sur le territoire tunisien :

1° Une ligne allant de Djedeida sur la ligne de la Medjerda à Bizerte en passant par le centre déjà important et plein d'avenir de Mateur. Cette ligne à voie normale aura une longueur de 74 kilomètres et sera ouverte dans un délai de quatre ans ;

2° Une ligne allant d'Hamman-el-Lif déjà relié à Tunis, au littoral Est méditerranéen vers Hammamet et Nabeul.

Il est aussi question d'une ligne de Sousse à Kairouan qui remplacera le chemin de fer Decauville construit par le département de la guerre, et d'une ligne de Tunis à Sousse et Kairouan par Zaghouan.

AMÉRIQUE.

Le commerce au Paraguay. — Le 27 mai 1891 a été institué près le Consulat de France à l'Assomption un « Comité consultatif français du commerce au Paraguay », dont notre correspondant M. Wiener, — un des plus actifs propagateurs de l'influence française dans ces régions, — a bien voulu nous communiquer les premiers bulletins. Nous croyons utile de signaler ici l'intérêt qu'il peut y avoir à suivre de près le mouvement commercial qui tend à s'opérer dans ces régions lointaines : ce sera rendre service à nos exportateurs, et en même temps encourager, dans la mesure de nos moyens, nos braves compatriotes qui, au milieu de difficultés réelles, nous donnent, d'une façon aussi désintéressée, des renseignements sur le pays qu'ils habitent.

Le Paraguay sort à peine, à l'heure qu'il est, d'une crise aiguë, d'embarras financiers qui affectent cruellement toutes les branches de l'industrie nationale. En effet, la paix de 1871 a amené en faveur de la République Argentine une sorte de monopole commercial en ce qui concerne ce marché.

Les fluctuations financières de Buenos-Ayres ont, par suite, une répercussion immédiate à l'Assomption. C'est ainsi que la crise Argentine de 1890 a fait sentir tous ses effets sur le Paraguay, où elle se justifie beaucoup moins.

Pourtant il ne faudrait pas exagérer les conséquences de cette situation. Il y a quelque chose de touchant dans la foi, l'activité déployées en cette circonstance par nos compatriotes, le zèle avec lequel ils s'efforcent de démontrer à l'extérieur que le malaise actuel est purement passager, et combien la France en particulier aurait tort de se désintéresser de son rôle commercial dans cette partie du continent américain.

Pour ce qui est de la crise monétaire, le cours des valeurs s'est déjà sensiblement relevé, en même temps que diminuait le prix de l'or. Le papier-monnaie de la Banque Nationale, après avoir subi une dépréciation imméritée, tend à reprendre sa valeur normale, grâce aux mesures financières prises par le gouvernement.

En ce qui concerne le commerce, la régularité des transactions tend également à se rétablir. Le chiffre des affaires ne peut que s'accroître de jour en jour.

Comment se serait-il autrement ? Le Paraguay est un terrain presque vierge, il possède à l'état latent des ressources nombreuses dont jusqu'à cette époque on avait à peine songé à tirer parti. Bien des produits naturels, tels que les bois, n'ont jamais été exploités sérieusement, non plus que les richesses minérales, et, faute de bras et de capitaux, on n'a pas encore obtenu de résultat avec le café, le coton et le riz, qui néanmoins ne demandent qu'à prospérer sur ce sol.

La flore du pays est très riche, très variée, et donnerait à l'exploitation des bénéfices certains. Plusieurs végétaux importés se sont répandus avec une telle profusion qu'on les supposerait tout d'abord indigènes. Parmi ces derniers se place surtout l'oranger, qui acquiert dans ce pays des proportions gigantesques, et dont le fruit pourrait fournir à l'industrie de l'alcool, de l'essence, de l'acide citrique, voire même du vin.

Il ne sera pas inutile de signaler à nos producteurs de quelle nature sont les articles à l'occasion desquels a lieu le principal mouvement d'importation. Ce sont les produits de nécessité qui tiennent le premier rang, sucre, riz, pétrole, farine, bougies. On reçoit au Paraguay des vins italiens, et, actuellement, fort peu de vins français. La bière n'est pas encore de saison. Dans les marchandises diverses, les cotonnades s'importent en assez grande quantité.

Or, quels sont les pays qui jouent un rôle dans ce mouvement commercial, malgré le ralentissement actuel des affaires ? Autrefois, le principal marché des produits du Paraguay, yerba, maté, tabac, était la République Argentine, qui lui renvoyait en échange ses propres produits. Aujourd'hui les renseignements fournis par le commerce de la navigation à voile dans le rio Paraguay nous permettent de constater que des voiliers anglais ou suédois, avec divers chargements, sont parvenus à l'Assomption, après une navigation directe. Certaines maisons allemandes ont engagé leur gouvernement à suivre le même exemple. Ces faits prouvent aux armateurs du Havre et de Dunkerque, qu'il n'est pas impossible de faire, pour certaines marchandises, des affrêtements directs d'Europe au Paraguay.

Nos compatriotes, nombreux dans ce pays, ne demandent d'ailleurs qu'à seconder notre initiative. Tout en évitant de nous départir d'une certaine réserve momentanée. il y a là un état de choses que nous ferons bien de méditer pour l'avenir.

OCÉANIE.

Bornéo. — Le territoire de la Compagnie anglaise de North-Bornéo se développe avec rapidité. La capitale, Sardakan, fondée il y a douze ans, compte déjà plus de 7,000 habitants, dont plus de 3,500 Chinois ; le reste se compose de Malais, Javanais, indigènes de Soulou, etc., et de 131 Européens. L'ensemble du pays est habité par les Dyaks dans l'intérieur, les Malais et les Bajoros sur les côtes, et les métis entre ces deux populations sont nombreux. La langue dominante est le Malais. La seconde ville est Kudat (environ 1,000 habitants). Puis vient Gaya (500 habitants).

Les Chinois travaillent surtout la culture du tabac. En 1881, les revenus du pays étaient de 585,385 francs ; ils ont atteint 3,094,960 francs en 1890, contre 2,397,762 francs en dépenses. En 1890, les importations ont été de 10,425,448 francs contre 4,600,804 francs d'exportation. Le progrès a été constant depuis 1885, année pendant laquelle les importations n'ont pas sensiblement dépassé 3,337,000 francs, et les exportations 2,065,000 francs.

Les produits importés sont principalement les tissus et les riz. Le tabac vient en tête des exportations et se dirige surtout sur Amsterdam ; viennent ensuite la cire, les nids d'hirondelle, la gutta-percha, le sagou, l'écaille. Des Chinois Hakkas, convertis au protestantisme, ont établi dans le nord de l'île, depuis 1883, des plantations de café de Libéria, en pleine prospérité.

L'intérieur du pays étant encore imparfaitement connu, une expédition sous les ordres du Dr ATCHERLEY, est partie l'été dernier pour explorer le fleuve Samaga jusqu'au confluent du Bole-River, et cet affluent jusqu'à ses sources.

III. — Généralités.

Superficie et population du globe. — Plusieurs mémoires très complets ont été publiés sur la population du globe : l'un d'eux porte le N° 101 des *Mitteilungen* et a été rédigé, pour l'Europe et pour l'Asie, par M. R. Wagner, de Gœttingue, et pour les autres parties par M. Alexandre Supau, de Gotha.

Un autre mémoire est l'œuvre de M. Levasseur, membre de l'Institut, et a été présenté à l'Institut de statistique internationale

Nous puisons dans ces documents des indications fort instructives.

Les *Mitteilungen* évaluent la contenance ou superficie de la terre à 135,490,765 kilomètres carrés, avec une population de 1,479,729,000 habitants, ce qui donne une moyenne de 11 habitants par kilomètre carré. Superficie et population se subdivisent ainsi :

Europe : 9,733.861 kilom. avec 357,379,000 habitants ; moyenne, 37 habitants par kilomètre.

Asie : 44.142,658 kilom. avec 835,954,000 habitants ; moyenne, 19 habitants par kilomètre.

Afrique, sans Madagascar : 163,953,000 habitants ; moyenne, 5 habitants, superficie 28,207,100 kilom.

Amérique, sans les régions polaires : 38,334,100 kilom. avec 124,715,000 habitants ; moyenne 3.

Australie : 7,695,726 kilom. avec 3,230,000 habitants ; moyenne 4.

Océanie : 1,898,700 kilom. avec 7,420,000 habitants ; moyenne 4.

Régions polaires : 4,482,620 kilom. avec 80.400 habitants.

L'intérêt de ces chiffres porte principalement sur l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Avec une masse de 836 millions l'Asie ne possède que la moitié de la moyenne de l'Europe ; néanmoins l'Europe est loin d'atteindre à la moitié de la population de l'Asie. Il en résulte qu'au point de vue économique, l'Asie est un facteur appelé à un énorme développement.

Les évaluations concernant l'Afrique méritent l'attention. Il y a quelques années, on estimait la population de l'Afrique à 400 millions d'habitants : puis on réduisit ce chiffre de moitié. Les *Mitteilungen* le diminuent encore. Peut-être faudra-t-il encore l'abaisser. Malgré cela, eu égard à sa superficie, l'Afrique a une densité de population de 5, chiffre qui est près du double de la densité de l'Amérique. L'Afrique est ainsi notablement plus peuplée que l'Amérique.

Considérons maintenant les évaluations de M. Levasseur.

M. Levasseur a porté la superficie des continents à 136,100,000 kilom. carrés et l'ensemble de leur population à 1,483 millions d'habitants, répartis en : Asie, 789 millions ; Amérique, 112 millions ; Afrique, 197 millions ; Europe, 347 millions ; Océanie, 38 millions. Les divisions ne sont pas tout à fait les mêmes que celles adoptées par les *Mitteilungen*. Aussi ne mettrons-nous en parallèle que les chiffres concernant l'Europe, l'Asie, l'Amérique et l'Afrique :

	Levasseur.	*Mitteilungen.*
	—	—
Europe	347 millions.	357 millions.
Asie	789 —	836 —
Afrique	197 —	164 —
Amérique	112 —	124 —

Les différences sont assez considérables, celle relative à l'Asie s'élève à 47 millions. Mais, dans l'ensemble, les résultats concordent à près de 3 à 4 millions. On peut dès lors admettre qu'approximativement la population du globe doit être actuellement de 1,480 millions d'habitants.

Aucune évaluation concernant cet ensemble pour la fin du siècle dernier n'a dépassé 800 millions. D'où la conséquence que la population du globe ne s'est jamais accrue avec autant de rapidité, dans sa masse. sinon proportionnellement, qu'au dix-neuvième siècle. Cette augmentation a dû être de 700 millions.

Les principaux facteurs de la population de l'Europe sont d'après leur ordre d'importance : Russie 96 millions, Allemagne 49 millions, Autriche-Hongrie 41 millions, Grande-Bretagne 38 millions, France 38 millions, Italie 31 millions, Espagne 17 millions, Turquie 10 millions, Belgique 6 millions.

Les principaux facteurs de la population de l'Asie sont : Chine, 361 millions ; Inde, 265 millions ; Japon, 40 millions ; Russie d'Asie, 20 millions ; Turquie d'Asie, 18 millions. — Possessions françaises, 20 millions ; possessions hollandaises, 39 millions.

Les principaux facteurs de la population de l'Afrique sont : Afrique du Nord, 13 millions (Maroc, Algérie, Tunis, Tripoli) ; Sahara, 1,400,000 ; Égypte, 7 millions ; dépendances de l'Égypte, 7 millions ; Abyssinie, 3 millions ; Soudan, 46 millions ; Afrique équatoriale, 42 millions ; îles de l'Afrique, 5 millions.

Ces chiffres présentent une extrême incertitude. On ne possède de données sérieuses que pour l'Algérie, la Tunisie, l'Égypte et les colonies anglaises de l'Afrique du Sud. Après avoir produit un premier ensemble de 163 millions, les *Mitteilungen* l'ont provisoirement réduit à 127 millions. Rien d'extraordinaire à ce que l'Afrique ne contînt pas plus de 100 millions d'habitants.

On est mieux fixé pour l'Amérique du Nord, 79 millions d'habitants, savoir : États-Unis, 62 millions ; Dominion anglais, 5 millions ; Mexique, 11 millions ; Amérique centrale, 3 millions : îles américaines, 5 millions. Amérique du Sud, 33 millions, dont : Brésil, 14 millions ; Chili, 3 millions ; Argentine, 3 millions ; Colombie, 3 millions ; Vénézuéla, 2 millions.

Enfin la population de l'Australie est évalée à 3,200,000 habitants et celle des autres parties de l'Océanie à 7,400.000 habitants.

Il résulte de ces chiffres : 1° que plus de la moitié de l'humanité vit encore en Asie, malgré les immenses progrès accomplis en Europe et en Amérique ; 2° que la race blanche ne représente guère plus du quart de la population du globe ; 3° que le groupe chinois est toujours le plus important facteur de l'humanité par sa masse, son unité, son excentricité ; 4° que la race jaune, en réunissant ses diverses branches (Chine, Inde, Indo-Chine, Japon), est encore supérieure au groupe de la race blanche.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

SOCIÉTÉ
IMPÉRIALE
RUSSE
De GÉOGRAPHIE.

Saint-Pétersbourg, le 18/30 Janvier 1892.

Monsieur le Président,

La Société Impériale Russe de Géographie a le profond regret d'avoir à Vous faire part de la perte qu'elle vient d'éprouver en la personne de son Auguste Président. Son Altesse Impériale le Grand Duc CONSTANTIN NICOLAYEVITCH, décédé à Pavlovsk, près Saint-Pétersbourg, à minuit du 12/24 au 13/25 Janvier 1892.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les plns distingués.

Le Vice-Président,
P. de Semenof,
Sénateur de l'Empire.

Le Secrétaire-Général,
A. Grigorief,
Conseiller d'État.

A Monsieur le Président de la Société de Géographie
de Lille.



LE CAPITAINE BROSSELARD-FAIDHERBE.

CHEF DE LA MISSION DU HAUT-NIGER.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA PÉNÉTRATION AU SOUDAN PAR LA MELLACORÉE

Conférence faite à Lille,

Par le Capitaine BROSSELARD-FAIDHERBE,

Officier d'ordonnance du Ministre de la Guerre,
Commissaire à la Commission
de délimitation des possessions franco-portugaises de la côte occidentale d'Afrique,
Membre d'honneur de la Société de Géographie de Lille.

Le capitaine Brosselard est venu à Lille le 13 décembre 1891, nous raconter son dernier voyage d'exploration du pays qui s'étend entre la Mellacorée et le Niger.

Il nous a entretenus d'un projet de chemin de fer dont l'exécution serait beaucoup plus facile et beaucoup moins coûteuse que celle de la voie ferrée destinée à unir le Sénégal au Niger.

Se souvenant que le général Faidherbe était le Président d'honneur de la *Société de Géographie de Lille,* il a bien voulu nous confier son manuscrit pour le reproduire dans notre Bulletin. Nous l'en remercions chaudement et nous nous hâtons de lui laisser la parole.

N. D. L. R.

La mission s'embarque à Marseille, le 10 décembre 1890, sur le *Taygète* de la compagnie Fraissinet.

Elle se composait de M. des Michels, lieutenant au 4e chasseurs à

cheval : de M. Georges Warenhorst. explorateur volontaire qui m'avait déjà accompagné dans une exploration précédente ; de M. Adrien Marie, peintre d'un grand talent, et de M. Dubois, publiciste, ces deux derniers voyageant pour le compte du journal l'*Illustration*.

A Oran, je pris passage à bord du *Taygète*, et fis embarquer cinq chevaux et deux mules avec les harnachements nécessaires.

A Dakar, la mission s'augmente de dix hommes recrutés à Saint-Louis et habillés en tirailleurs et d'un cadre pris dans les tirailleurs (1 sergent, 1 caporal, 1 clairon), de deux conducteurs d'artillerie, et de sept domestiques ou cuisiniers.

Le 24 décembre, le *Taygète* mouille en rade de Konakry.

Le pilote se refusant à faire entrer le *Taygète* dans la Mellacorée, il fallut procéder au transbordement sur une goëlette de 50 tonneaux, de la Compagnie française.

Le capitaine Fabrique, du *Taygète*, dont je ne saurais trop louer le dévouement et la bonne volonté, prit la goëlette à la remorque.

Pendant cette opération, la goëlette fut sur le point d'être coulée et, heureusement, n'eut que son beaupré brisé par l'avant du paquebot.

Dans la nuit, le capitaine Fabrique largua la goëlette à la hauteur de cap Matakong.

La goëlette, qui était chargée à couler et manœuvrait difficilement, ne put entrer que le 26 dans la Mellacorée, et, le même jour, nous abordions à la tombée de la nuit le quai de la Compagnie française à Benty.

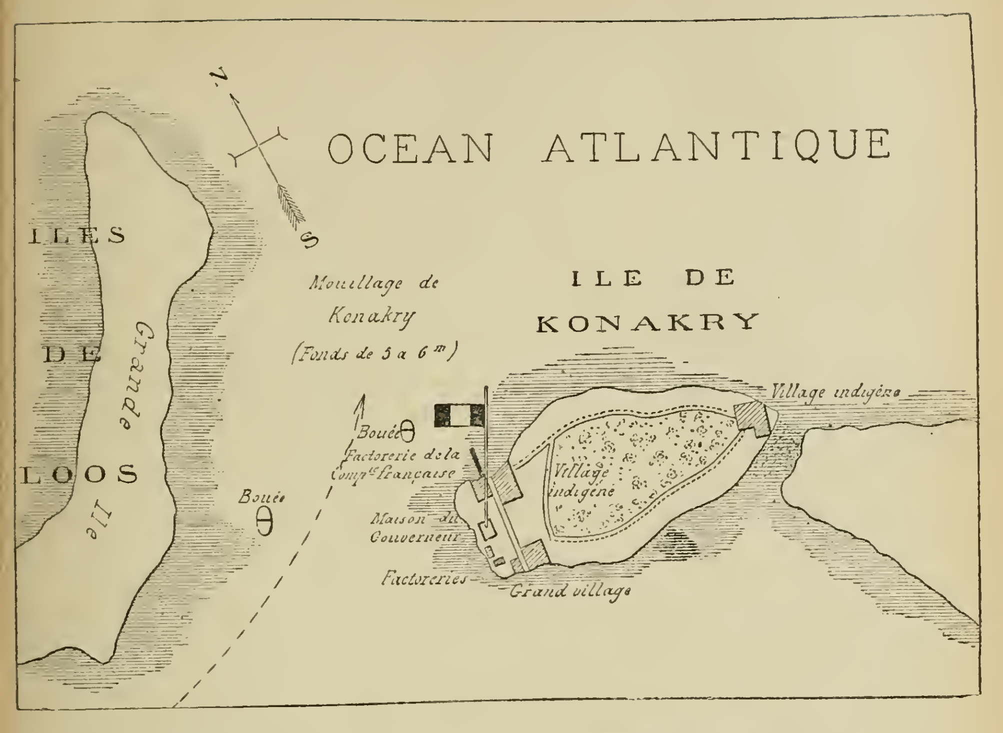
Les animaux furent immédiatement mis à terre.

Le 27, le matériel est débarqué et remisé dans un magasin de la compagnie française.

Le 28, M. Warenhorst fait ouvrir les caisses et organise le matériel de l'expédition.

Les équipements, les harnachements, les armes sont transportés à mesure au poste, où M. des Michels dirige les ateliers pour tout mettre en bon état. Je procède également à l'habillement et à l'armement des porteurs qui arrivent par groupes et sont immédiatement organisés militairement et soumis à une discipline sévère.

Le 31 décembre, l'expédition est complètement organisée ; le 1er janvier est consacré au repos.



KONAKRY, CHEF-LIEU DE LA GUINÉE FRANÇAISE.

La Marche en avant.

Le 2 janvier, nous quittons Benty.

Huit jours plus tard, l'expédition atteint Pharmoréah, après un parcours extrêmement pénible dans la région comprise entre la Mellacorée et le cours inférieur de la Grande-Scarcie.

Cette région alluvionnaire est coupée en tous sens par des marigots larges de plus de 300 mètres. Nous les franchissons à marée basse. Bêtes et gens y enfoncent au point de disparaître ; les porteurs pour se dégager jettent leurs charges.

Il faut chaque fois alléger les mulets, et, malgré ces précautions, il faut les soulever à force de bras pour les sortir de la vase, qui dégage des odeurs fétides.

Ces marigots sont eux-mêmes alimentés par des ruisseaux vaseux bordés d'une épaisse végétation épineuse.

Pour les franchir, il faut chaque fois ouvrir des tranchées dans la végétation et pratiquer des rampes d'accès sur les rives pour assurer le passage des animaux.

Cette région alluvionnaire est une immense plaine couverte de hautes herbes, dont la hauteur dépasse 6 mètres ; la marche est très pénible dans les sentiers à peine tracés à travers cette végétation qui conserve une telle humidité que nos effets sont aussi mouillés que si on les eût trempés dans l'eau.

Cette humidité constante détériore beaucoup les armes.

De magnifiques bouquets de bois émergent de temps à autre, abritant un village et des plantations de colatiers, d'orangers et d'autres arbres fruitiers, dont les proportions colossales sont inconnues partout ailleurs.

Dans le voisinage de Pharmoréah, le sol se relève et l'aspect du pays se modifie.

Nos approvisionnements ont été expédiés par eau à Pharmoréah.

M. Warenhorst organise un convoi auxiliaire de cinquante porteurs, qui est expédié sous la conduite du sergent à Ouélia.

Deux autres convois sont organisés et remisés dans les magasins de la compagnie française. qui les expédiera quand il sera possible de se procurer des porteurs.

Le 10 janvier, la colonne reprend sa marche.

Nous nous dirigeons vers le Kolenta et remontons la rive droite de cette belle rivière jusqu'à Ouélia, que nous atteignons le 21 janvier.

Nous faisons une étude minutieuse de la vallée de la Kolenta, et envisageons ses conditions de navigabilité.

Dans le parcours suivi, la Kolenta reçoit quelques collecteurs venant de l'intérieur. Ces rivières n'arrivent dans la vallée de la Kolenta qu'en s'ouvrant de profondes et larges tranchées à travers un plateau qui isole les vallées supérieures de la vallée même du fleuve. Ce plateau, qui vient mourir à quelques kilomètres de la Kolenta, donne naissance à une infinité de petits ruisseaux.

Ils sont encaissés, bordés d'une végétation très serrée. Souvent le fond est marécageux et mouvant : il faut prendre, pour passer, des précautions qui sont une cause d'arrêt pour la colonne, et il est d'ailleurs presque toujours nécessaire de défricher et d'entailler les berges, pour assurer le passage des animaux.

On peut apprécier le labeur des étapes faites dans de pareilles conditions, d'autant plus que les ruisseaux se succèdent en moyenne à moins de 500 mètres les uns des autres.

Il serait impossible d'établir une voie ferrée dans la vallée même de la Kolenta.

Sur les rampes du plateau, ce n'est en effet qu'une succession de montées et de descentes, et il ne saurait être question d'utiliser la plaine qui s'étend au-dessous du plateau, dans le voisinage même de la Kolenta, car elle est généralement très boisée, marécageuse et recouverte partiellement par les eaux pendant l'hivernage.

Aussi, pendant un séjour de quelques jours que nous dûmes faire à Ouélia, je recherchai si la voie ferrée ne pourrait pas être établie sur le plateau même.

Je fus vite convaincu favorablement à cet égard, et cette conviction devint plus tard une certitude, car au retour nous avons eu la satisfaction de reconnaître un tracé très avantageux.

Dans le voisinage de Ouélia, les indigènes me laissèrent ignorer l'existence du gué de Korira que j'ai franchi au retour.

On attendait, en effet, ainsi que je l'ai appris plus tard, un convoi d'esclaves expédié par les Sofas et composé en partie de gens enlevés dans le Kakoun-ya, et les indigènes, qui tirent toujours bonne aubaine du passage de cette riche marchandise, se souciaient peu de me lancer sur sa route d'arrivée.

Aussi, à Ouélia, il fallut faire franchir aux animaux la Kolenta à la nage. Ce fleuve est profond de 3 mètres et large de 80 en cet endroit.

Il fallait que les animaux pussent atteindre une étroite ouverture pratiquée sur la rive opposée, dans l'épaisse végétation qui borde la rivière.

Nous ne disposions que d'une toute petite pirogue, et la remorque des animaux constituait une opération des plus difficiles.

M. des Michels mit deux jours à mener à bien cette délicate opération, et, grâce à l'intelligence et à l'énergie de cet officier, nos cinq chevaux et nos deux mules atteignirent sans accident la rive opposée.

Le 25 janvier, nous sommes en route en nous dirigeant vers les massifs du Tamisso.

Pour gravir les montagnes par des chemins à pic, il faut presque porter les animaux; car à chaque instant, dans l'étroit sentier bordé de précipices, se dressent des roches que nous escaladons, mais sur

lesquelles les chevaux, en se dressant. ne peuvent même pas placer les pieds de devant.

Tous nos outils se brisent sur les roches qu'il faut ouvrir en certains endroits.

Malgré tant de difficultés accumulées sur le chemin, nous entrons le 30 dans Ouaoussou, capitale du Tamisso. Nous sommes à 500 mètres d'altitude, mais nous avons dû franchir des plateaux et des hauteurs qui dépassaient 800 mètres, à travers les plus épouvantables sentiers qui se puissent imaginer.

M. Lamadon, l'administrateur de la Mellacorée, venait de quitter Ouaoussou : nous nous étions rencontrés à Ouélia.

A la nouvelle de l'envahissement du Kakoun-ya par les Sofas, ce fonctionnaire distingué n'avait pas hésité à se rendre à marches forcées dans le Tamisso. Par sa présence, il sut arrêter la marche des Sofas et sauva d'une ruine complète le Tamisso et peut-être le Bennah.

Le roi Bélédougou, du Kakoun-ya, est réfugié avec une poignée de guerriers auprès de l'almamy du Tamisso.

J'invite Bélédougou à me suivre dans le Kakoun-ya, où je lui rendrai la possession de ses États.

Le 3 février, je reprends la marche en avant, et le 5, je franchis la rivière Lolo, frontière du Kakoun-ya.

Les avant-postes sofas, qui sont venus reconnaître mon camp du 4, se replient devant nous.

J'attends Bélédougou qui se montre hésitant. Je ne veux pas m'aventurer dans ce pays montagneux, si propice à la guerre d'embuscade. sans me faire couvrir de ses gens qui seuls peuvent éclairer ma marche.

Le 6, Bélédougou arrive avec ses guerriers et mes approvisionnements.

Après de pénibles marches dans les sentiers de montagne, sur des contreforts élevés de 700 à 900 mètres, nous entrons dans Sambéïa, résidence de l'almamy.

Le pays est complètement dévasté et ruiné. Les chemins sont parsemés de débris abandonnés par les Sofas ; des cadavres sont abandonnés sans sépulture sur l'emplacement des villages ruinés, dans les ruisseaux qu'ils empoisonnent, et de toutes parts, dans la brousse.

A Sambéïa, j'invite Bélédougou à faire reconstruire les défenses du village.

Les Sofas se sont repliés au-delà des frontières du Kakoun-ya, mais



DÉLÉDOUGOU, ALMAMY DU KAKOUN-YA.

j'apprends qu'ils sont concentrés sur les deux routes que je puis suivre dans le Houré et le Kamonké.

J'envoie des émissaires dans le Houré pour ouvrir des pourparlers avec Sisséké, qui occupe le premier poste militaire sofa dans ce pays.

Je me propose, en effet, de poursuivre ma marche dans cette direction.

Je charge M. des Michels de se rendre à Yomaya, capitale du Kamonké.

Je sais que les Sofas viennent d'envahir le pays, et que l'almamy subit leurs lois.

Mes émissaires envoyés dans le Houré ne sont pas reçus par Sisséké.

Dans l'accomplissement de sa mission, M. des Michels, après avoir franchi la Kolenta, dut laisser sur la rive de cette rivière son cheval et sa mule, pour gravir un véritable escalier de roches qui conduisent à Yomaya, qui est juché comme un nid d'aigles sur le haut d'une colline escarpée et à l'altitude de 360 mètres.

Au moment d'arriver à Yomaya, il tomba sur les sentinelles sofas ; sa présence est signalée et 300 Sofas qui occupent le village se précipitent à leur poste de combat.

M. des Michels est abandonné des quelques hommes qui l'accompagnent ; seul, un conducteur d'artillerie, d'origine toucouleur et taillé en hercule, reste auprès du lieutenant. On se jette sur eux, on veut les désarmer, on les menace de mort.

M. des Michels se sauve par son attitude et son sang-froid, et permet aux chefs d'arriver.

Malgré l'opposition de ces derniers, il pénètre dans le village, et se rend à l'habitation de l'almamy.

Les Sofas, groupés en masse, restent stupéfaits par tant d'audace, et M. des Michels quitte Yomaya.

Au retour du lieutenant, je nommai le conducteur Amar brigadier.

Le seul nom de Sofa terrorise le personnel indigène de la mission.

A plusieurs reprises, les Sousous ont voulu déserter en masse. Ils ont été ramenés grâce à l'énergie des membres de la mission.

N'ayant pu fuir en masse, ils recherchent toutes les occasions de déserter isolément.

Ayant reconnu l'impossibilité d'ouvrir des relations avec les chefs sofas qui gardent les routes d'accès du territoire qu'ils occupent, j'avais expédié un courrier à Keramo Bilaly, lieutenant de Samory, dont la résidence est à Erimankono, centre créé par lui (Erimankono signifie

« pays de l'abondance »); c'est en effet un centre agricole très riche.

Keramo Bilaly m'invita à entrer sur le territoire du Houré.

Ce merveilleux pays n'a plus d'habitants. le seul centre militaire qu'on y rencontre est le poste militaire de Salliya, au point de rencontre des deux routes de la côte et se réunissant en ce point pour former la seule route de Kouroussa.

A Salliya. nous sommes arrêtés par Sisséké, qui nous fait très mauvais accueil, et entre en lutte ouverte avec les trois fidèles de Keramo Bilaly, qui veulent prendre nos intérêts.

On nous refuse les vivres, et Sisséké se contente de nous procurer des distractions sous forme de grandes parades militaires.

On nous assure que Keramo Bilaly va venir à Salliya et que notre sort dépendra de sa volonté.

Plusieurs jours se passent, l'almamy n'arrive pas, malgré mes lettres pressantes. D'autre part, notre situation devient tellement difficile avec Sisséké que je prévois un conflit. et prends la résolution de marcher en avant.

Le camp est levé, mais nous sommes arrêtés par les Sofas, qui s'opposent à notre départ.

Enfin Keramo Bilaly me donne rendez-vous à Simangarea, petit village situé dans le Houré, très près de Erimankono, où je ne pouvais me rendre, cette résidence du général de Samory étant établie sur le territoire du Soulimana.

Le 6 mars, nous arrivons à Simangarea, où Keramo Bilaly est déjà établi avec une troupe de 1,500 hommes et de 200 chevaux.

Après les cérémonies en usage et une répétition des manifestations militaires de Salliya, j'ouvre le palabre avec Keramo Bilaly. L'almamy est un homme de trente-cinq ans, à la physionomie ouverte et intelligente ; il s'exprime avec aisance et dignité.

Il m'expose avec beaucoup de calme les griefs de Samory à l'égard des Français ; il me fait sentir avec une éloquence toute diplomatique que la situation est très tendue entre Samory, son maître, et le commandant du Soudan français ; mais, toutefois, le papier signé entre Samory et la France n'est pas déchiré ; c'est pour cette raison qu'il a évité de me faire la guerre. Toutefois, il n'est pas maître des événements qui se déroulent de l'autre côté du Niger, et sa consigne peut être modifiée d'un moment à l'autre.

Néanmoins, il nous prévient que Samory ne veut pas que ma colonne puisse atteindre le Niger et apporter le concours de ses fusils aux

troupes du colonel ; aussi lui, Keramo Bilaly, fidèle exécuteur des ordres du maître, doit-il arrêter la marche de l'expédition.

Cette déclaration du chef des Sofas n'était pas faite pour faciliter l'entente dans les pourparlers et les relations ; aussi provoqua-t-elle dans les deux camps une attitude de défiance réciproque.

Sur ces entrefaites, arrive un courrier de la côte : il est porteur d'une lettre officielle qui confirme le dire de l'almamy au sujet de la situation politique existant dans le Soudan français.

Le courrier arrive au milieu d'un nouveau palabre avec l'almamy, qui me fait part de son désir de connaître le contenu du message. Ma réponse très nette le désillusionne ; il prend un air froissé, se lève, laisse les cadeaux que je viens de lui faire, et oblige les gens de sa suite à déposer également ceux qu'ils viennent de recevoir. Dans le camp sofa, on affecte une attitude hostile et les relations sont rompues.

La consigne est donnée de ne plus ravitailler notre camp ; des postes sont établis à la lisière des bois qui nous environnent.

La nuit venue, l'armée de Kéramo Bilaly enveloppe notre camp et exécute en s'avançant jusqu'à nos sentinelles un simulacre d'attaque, accompagné de hurlements sauvages.

Je donne l'ordre de ne rien changer aux consignes ordinaires, et nous achevons tranquillement de dîner, notre table luxueusement éclairée au milieu du camp.

Le lendemain, je fais inviter l'almamy à donner des ordres pour éviter que l'on ne renouvelle ce qui s'est passé la veille.

« Il m'évitera ainsi d'être obligé de dire en France que les Sofas et leurs chefs ne sont que des sauvages. J'ai lieu de m'étonner du peu d'égards qu'il a pour un officier français : car, grâce à son intimité avec Karamoko, il ne doit pas ignorer de quelle façon chez les gens qui veulent passer pour civilisés, on reçoit les chefs des pays étrangers. »

Ces paroles qui furent fidèlement traduites, notre attitude pleine de réserve et de dédain causent une certaine honte à l'almamy ; il nous fait adresser des excuses, et pour se donner l'occasion de se rapprocher de notre camp, il nous fait savoir qu'il va donner une grande séance militaire en notre honneur.

Les troupes arrivent par détachements qui se succèdent régulièrement ; ils sont de composition égale, et marchent dans un ordre parfait. Ces détachements ont chacun leurs chefs respectifs. Ils vien-

nent se placer successivement en ordre de bataille sur le champ de manœuvre où se trouve établi le camp français.

Après l'infanterie, dont les contingents se sont augmentés depuis l'arrivée de la mission, défile la cavalerie. Celle ci est généralement bien montée : les cavaliers manient leurs montures avec beaucoup de souplesse et d'aisance, savent faire bon usage de leurs armes aux diverses allures. Ils sont munis de fusils à tir rapide ou d'armes de différents modèles se chargeant par la culasse.

L'infanterie, qui est uniformément armée de fusils à pierre ou à piston, est pourvue d'un certain nombre de fusils se chargeant par la culasse : fusils à tabatières, fusils Chassepot et même fusils Gras.

J'examine un de ces fusils qui porte le nom et l'adresse d'un armurier de Paris.

Enfin, Keramo Bilaly ferme la marche ; il est précédé de ses musiciens, qui exécutent une sorte de pas redoublé, et suivi de sa garde particulière, habillée d'une façon uniforme et armée de fusils Chassepot.

Son arrivée est saluée par les hurrahs sauvages de sa troupe.

Il défile avec dignité devant elle, toujours précédé de ses musiciens, suivi de sa garde et caracolant de son mieux.

Il prend ensuite le commandement des troupes, et pendant deux heures leur fait exécuter toute une série de manœuvres, et faire des simulacres d'attaque et de retraite qui dénotent la connaissance approfondie d'une tactique bien admise, admirablement connue des chefs et exécutée avec un entrain et une assurance remarquables par les guerriers qui composent les diverses fractions.

Certains mouvements sont exécutés avec une rapidité et un ensemble qui nous surprennent.

Enfin, quand il pense nous avoir suffisamment impressionnés par cette mise en scène de sa puissance, l'almamy s'avance, suivi de son armée toute ruisselante de sueur et couverte de poussière ; elle marche en formation régulière de masse, derrière lui, et entonne, sur un ton rythmé, le chant de guerre des Sofas.

A quelques pas de ma tente, l'almamy met pied à terre et demande à me serrer la main pour affirmer devant toute son armée que la paix existe avec les Français.

Les pourparlers sont ouverts et le camp est ravitaillé ; il n'était que temps, car bêtes et gens étaient littéralement affamés depuis deux jours.

Je crois le moment venu de reprendre le sujet de la marche en avant.

Je propose à l'almamy de m'accompagner lui-même. Je payerai largement les porteurs, les gens de l'escorte, et à lui-même je réserverai une importante gratification en argent.

Keramo Bilaly me répond qu'il ne peut pas me laisser passer, sa consigne est formelle.

Je répondis à l'almamy que sa politique manquait de franchise.

Keramo Bilaly, très émotionné de ces paroles, m'affirma qu'il désirait rester en bons termes avec les Français, qu'il serait tout disposé à s'entendre avec nous, si nous voulions reconnaître ses titres de souveraineté sur les territoires où il était établi.

Pour me prouver son indépendance, il me ferait suivre d'une riche caravane, et me fournirait à moi-même les moyens de quitter le territoire des Sofas.

Après cette entrevue, je voulus me rendre sur une hauteur voisine, d'où l'on découvrait le cours du Niger.

Keramo Bilaly m'invita à ne pas donner suite à ce projet, et me fit savoir que si je ne partais pas le lendemain, il donnerait l'ordre aux Sofas de quitter Simangarea, et qu'il nous deviendrait impossible de nous ravitailler. Lui-même avait hâte de faire rentrer ses troupes dans leurs cantonnements respectifs, car il lui devenait impossible de les nourrir.

Notre mission était donc terminée.

Au point de vue géographique, il a été très intéressant de constater que la carte du pays se trouvait déplacée vers le sud, de telle sorte que Falaba est reporté à 60 kilomètres plus au sud.

J'attribue cette erreur de l'itinéraire rudimentaire de MM. Sweifel et Moustier à ce fait qu'ils n'ont pas tenu compte de la déclinaison. Si, en effet, l'on fait passer une ligne droite de Port-Lokko sur le Falaba donné dans l'itinéraire de ces messieurs, et que l'on décline cette ligne de 10° dans le Sud, on reporte Fabala dans la position qu'il occupe en réalité, et qui est donnée par nos travaux.

Nous rapportons donc la certitude de posséder une excellente route entre la côte et le Niger, et j'ai déjà acquis la conviction qu'il n'y a que sur notre territoire qu'il soit possible de faire un chemin de fer.

Retour a la Côte.

La mission reprend la route de Salliya, où Sisséké se montre plus arrogant et plus hostile qu'à notre premier passage.

Malgré les protestations des chefs que Keramo Bilaly nous a adjoints, il se refuse à nous procurer les vivres dont nous avons un pressant besoin.

Arrivé le matin, j'avais donné l'ordre du départ dans l'après-midi pour aller camper sur les bords de la rivière Pantéli.

Pendant les pourparlers pour obtenir des vivres, l'attitude de Sisséké était devenue intolérable ; comme elle était désavouée par les chefs qui représentaient l'almamy, je fis partir le convoi avec MM. Marie et Dubois, sous la conduite de M. Warenhorst, et conservai les hommes en état de fournir un coup de force.

Je venais de donner des instructions à M. des Michels pour enlever la place, si Sisséké ne se décidait pas à fournir les vivres nécessaires à la colonne, lorsque celui-ci sortit de son tata par la porte opposée à notre camp et se lança à toute allure de son cheval, suivi d'une bande de cavaliers, dans la direction de notre convoi.

En même temps, des fantassins cachés dans les bois voisins se lançaient à sa suite.

Laissant M. des Michels avec sa troupe, je sautai sur un cheval et me lançai à la poursuite de Sisséké. Ma bête, bien enlevée, gagna rapidement sur les cavaliers sofas, et j'arrivai sur eux le revolver à la main.

Les cris poussés par les fantassins qui débouchaient de toutes les directions et signalaient mon arrivée, arrêtèrent les cavaliers, qui avaient atteint le convoi. Ils firent volte-face, et je me trouvai en présence de Sisséké. Mon domestique se détacha du convoi et vint me servir d'interprète.

J'étais décidé à brûler la cervelle du chef sofa si son attitude restait provocatrice. Mais à mon grand étonnement, il me fit des excuses et me promit de me fournir séance tenante des vivres et même des porteurs.

Il retourna de suite au village et s'exécuta.

J'envoyai l'ordre au roi Délédougou de venir au-devant de moi avec des porteurs et des vivres. Je mis l'almamy du Kakoun-ya en présence



SISSÉKÉ, CHEF SOFA DE SAMORY.

(Photographie de M. Warenhorst.)

des délégués de Keramo Bilaly, et lui fis confirmer l'assurance de paix, et le respect du territoire de Kakoun-ya, que j'avais exigés de l'almamy des Sofas.

La population du Kakoun-ya, qui s'était enfuie dans les pays voisins, attendait la confirmation de cette paix pour rentrer.

La mission quitte ensuite la région montagneuse pour gagner la vallée de la Petite-Scarcie (rivière Kaba), où nous prenons la route commerciale du Niger et étudions à loisir le tracé du chemin de fer.

Traversant rapidement les plaines qui s'étendent entre la Kaba et la Kolenta, nous coupons cette rivière au gué de Korira, entre Baïen-Baïen et Ouélia.

Ce gué, constitué par une série de dalles horizontales, offre un passage de 10 à 15 mètres de large. Ses eaux passent entre les fissures ouvertes entre les dalles.

C'est un pont naturel surélevé de 50 centimètres pendant les basses eaux et recouvert de 1 mètre à $1^m,5$ aux hautes eaux.

On établira sur ce passage un pont très économique pour la voie ferrée.

La traversée de la Kolenta était le seul obstacle sérieux à la construction d'une voie ferrée ; cet obstacle n'existe plus.

De Baïen-Baïen à Kofiou, nous marchons sur un plateau qui n'est coupé que par quelques collecteurs de la vallée supérieure.

Le 1er avril, nous arrivons à Pharmoréah après une marche relativement rapide, mais singulièrement facilitée par l'excellente route que nous avons suivie depuis la rivière Kaba.

Cette route commerciale du Niger est presque carrossable dans son état actuel entre Baïen-Baïen et Pharmoréah.

Pendant notre retour, nous avons pris toutes les dispositions nécessaires avec les autorités locales pour que la route reste parfaitement libre au commerce.

Quelques jours après notre arrivée, je descendis à Benty avec MM. Marie et Dubois, désirant procurer à ces messieurs les moyens de se rendre à Sierra-Leone pour regagner l'Europe, leur état de santé ne leur permettant plus de rester sans danger sur la côte d'Afrique.

Je revins de suite à Pharmoréah pour reprendre l'étude que j'avais entreprise de la rivière Mellacorée, où je recherchais un point initial favorable pour le chemin de fer.

Ayant été invité par le gouverneur des Rivières du Sud à prendre la direction du cercle de la Mellacorée, en attendant l'intérimaire de

M. Lamadon, j'organisai une petite expédition que je conduisis sur les confins du Caniah pour régler une question pendante.

Cette petite démonstration militaire produisit le meilleur effet, et nous permit de parcourir et de lever une région merveilleuse, la plus belle, la plus riche et la mieux peuplée que j'aie rencontrée en Afrique.

La rivière de Forécariah est navigable jusqu'à Baschia, où la marée se fait sentir.

J'en ai reconnu le cours au retour, ayant eu soin d'expédier la baleinière de l'administration pendant ma marche par terre. Pendant cette expédition, j'eus une entrevue à Forécariah avec l'almamy de Moréah, et je lui donnai rendez-vous à Pharmoréah pour signer un traité de concession du territoire au gouvernement français dans la zone de construction de la voie ferrée.

Les lois du Moréah interdisent la vente de la terre aux étrangers, et nos commerçants ne peuvent s'établir que sur des terrains loués à des prix ridicules.

Ce traité, qui a été signé par l'almamy et tous les alcalis de Moréah après de longs pourparlers, constituera un précédent pour obtenir d'autres concessions dans ce merveilleux pays qui produit tant, et serait susceptible d'un si grand progrès entre les mains des Européens.

Considérations générales.

En dirigeant l'importante et intéressante expédition dont j'avais le commandement, je me suis efforcé en toutes circonstances de procéder avec calme et méthode.

La mission rapporte une riche récolte géographique, les pays parcourus étant inconnus ou faussement connus.

Les études topographiques ont été exécutées avec une rigoureuse méthode pendant toute la durée de l'expédition, et nous rapportons une carte au 1/50,000 qui ne représente pas moins de 20,000 kilomètres carrés et révèle de la façon la plus complète la connaissance du sol et des pays qui s'étendent entre l'Océan et le cours supérieur du Niger.

Nous rapportons la certitude que la France a le monopole de la construction possible, dans des conditions économiques, d'un tracé de chemin de fer de 312 à 320 kilomètres de parcours, qui reliera le Niger et nos possessions du Soudan à la côte.



HABITATIONS DES INDIGÈNES DU BENNAH.

(Photographie de M. WARENHORST.)

C'est la solution du grand problème économique concernant le Soudan.

La mission rapporte une étude détaillée au 1/50,000 de ce tracé, qui traverse de riches régions très productives et bien peuplées, ou susceptibles de l'être, dans la zone ravagée par les Sofas, quand nous aurons mis ordre à la situation présente.

M. Warenhorst, qui a rendu les plus grands services à la mission en s'occupant de tous les services de détail et en secondant M. des Michels, rapporte une collection photographique du plus haut intérêt, que j'ai l'honneur de joindre à ce rapport.

M. Adrien Marie, qui a malheureusement succombé en rentrant en France, avait rempli ses cartons d'aquarelles qui constituent une collection sans précédent, et ses albums et carnets sont pleins de croquis du plus vif intérêt.

J'ai lieu d'espérer que la plume de M. Dubois contribuera à révéler ces régions sous un jour heureux.

La mission n'a laissé ni un homme ni un bagage en arrière, malgré les difficultés de toute nature qu'elle a eu à résoudre.

Les armes ont été déposées avec les munitions au poste de Benty, les chevaux transportés à Dakar, à l'exception d'un qui a été vendu à l'almamy du Moréah.

Les deux mules ont été laissées en parfait état à la disposition de l'administrateur, avec des selles et des bâts. Ces animaux rendront de plus grands services que les chevaux. Ils seront très utiles aux administrateurs pour se déplacer et aller dans l'intérieur.

Les instruments ont été rapportés en bon état.

Les objets de campement qui étaient généralement détériorés et hors de service ont été distribués comme cadeaux.

Il est important de remarquer, au point de vue économique, que dans les conditions actuelles, la tonne de marchandise est majorée de 1,200 fr. avant même d'atteindre le Niger.

Il faut 40 noirs pour porter une tonne (40 fr. par jour), 30 jours pour atteindre le Niger : 40 fr. × 30 = 1,200 fr.

Une tonne de sel, qui ne vaut que 100 fr. à la côte, atteint le prix de 1,400 à 1,500 fr. au Niger.

Je cite cette marchandise entre toutes, car elle est transportée en quantité considérable ; les noirs ne sauraient en effet se passer de sel et le payent au poids de l'or.

Les marchandises, en arrivant au Niger, passent dans de nouvelles

mains, et se répandent sur les nombreuses routes de l'immense bassin du grand fleuve soudanien. La valeur augmente encore en proportion des distances franchies, et, en pénétrant fort avant dans l'intérieur atteint des prix fantastiques.

Quelle révolution économique et quel monopole commercial pour la France le jour où une voie ferrée de 300 kilomètres jettera sur les rives du Niger des stocks de nos produits manufacturés, qui ne seront majorés que d'un prix de transport de 60 francs !

Les pays que nous avons visités offrent un vif intérêt à divers points de vue.

Le Moréah, qui est situé dans la région alluvionnaire de la Mellacorée, est découpé en tous sens par des marigots accessibles aux embarcations du commerce ; aussi tous les produits de cette région trouvent-ils un écoulement facile ; les habitants sont adonnés au commerce et à l'agriculture, qui est très en progrès ; aussi réalisent-ils de sérieux bénéfices qui leur font contracter des habitudes de bien-être et même de luxe. Les villages sont bien construits, les habitations sont spacieuses, entourées de larges vérandahs, et il n'est pas rare d'y rencontrer des ameublements européens.

Certains de ces villages sont très peuplés (Forécariah, 5,000 habitants : Pharmoréah, 4,000 : Baschia, 3,000) ; ils sont ombragés par des bosquets d'arbres fruitiers, et l'on y rencontre en abondance les colatiers, qui atteignent dans cette région des dimensions inconnues partout ailleurs.

Ces arbres précieux donnent chaque année deux récoltes d'un fruit qui se vend 5,000 fr. la tonne, et certains de ces arbres dans le Moréah fournissent annuellement jusqu'à 100 kilogr. de ces fruits précieux (une récolte de 500 fr.).

Enfin, ce riche pays possède sur la frontière voisine du Caniah, des forêts dont sortent actuellement chaque année 50 à 70 tonnes de gomme copal.

Le Bennah est une immense région, limitée au Nord par une série de hautes falaises, à l'Est et au Sud par le cours de la Kolenta. Il est habité par une population de 70,000 à 80,000 habitants. Il renferme de nombreux et beaux villages, généralement bien construits.

La population qui habite le Bennah est, comme celle du Moréah, très civilisée et très adonnée au commerce.

Toutefois, à mesure qu'on s'éloigne de la côte, la production agricole

se restreint, à cause de l'impossibilité d'envoyer économiquement les produits aux escales.

Les colatiers sont partout très abondants ; ils forment parfois de véritables petits bois autour des villages, qui sont ensevelis sous le berceau de verdure des mangatiers, des orangers, des citronniers, des bananiers, etc., etc.. et enveloppés d'une ceinture d'arbres archiséculaires qui constituent une ceinture naturelle de défense.

Dans la région française, jusqu'à hauteur du gué de Korira, le cours de la Kolenta forme deux biefs navigables isolés par le gué de Kourou, à la hauteur de Ouélia.

Le plateau central du Bennah longe cette rivière et vient mourir près des rives de ce fleuve.

Dans le Tamisso, les vallées sont admirablement irriguées par les rivières, qui tombent de toutes parts en cascades le long des pentes abruptes ; elles sont très riches en terre végétale et sont bien cultivées.

Les plateaux sont généralement rocheux, peu productifs et parfois sans végétation. Dans le massif du Kakoun-ya, il n'en est pas de même. Les montagnes sont recouvertes de terre végétale et cultivées sur les sommets les plus élevés. Les villages sont cachés dans des bosquets impénétrables, choisis de préférence sur les croupes escarpées. On chemine dans un sentier sinueux pratiqué dans le taillis pour arriver au village, et cet étroit boyau est fermé par des palissades où sont ménagées d'étroites ouvertures pour le passage.

Les montagnards qui habitent ces régions si difficiles d'accès, sont pauvres et quelque peu sauvages. Ils ne peuvent en effet écouler les produits agricoles, très abondants pour leur consommation, et qu'ils cultiveraient dans des proportions bien plus grandes encore s'il y avait acheteur. Ils ne peuvent trafiquer que le caoutchouc et l'ivoire pour se procurer les objets manufacturés, et ces riches produits ne sont pas assez abondants pour permettre à la population de se procurer, dans la mesure du besoin, les objets de première nécessité.

Cette région sauvage convient parfaitement aux éléphants, qui la parcourent en tout temps.

Pendant le séjour de la mission à Sambéïa, un de ces animaux fut tué dans le voisinage. Une nuit, sur les bords de la rivière Mamoun, nous fûmes mis en alerte par le passage d'une troupe d'éléphants qui défila au galop en faisant un grand bruit, entre le camp et ses grand'gardes.

La région située au-delà de la rivière Kaba est toute différente de constitution et d'aspect.

Plus de montagnes aux assises abruptes, surmontées de pics fantastiques et escarpés ; jusqu'au Niger ce n'est plus qu'une région de petites collines mamelonnées, recouvertes de bois bordant des vallées en pâturages ou en futaies.

De toutes parts, sur les mamelons, suintent des sources qui donnent naissance à d'innombrables petits ruisselets, qui glissent lentement vers la vallée. La roche est devenue une rareté ; partout une terre végétale très épaisse dans les vallées ; elle recouvre également les collines, qui sont partout très boisées.

Ces admirables régions ne sont ni défrichées ni cultivées ; vues des points culminants, elles présentent l'aspect d'une verte et interminable forêt ; les rares habitants qui devaient l'habiter ont été déplacés par les Sofas.

On ne rencontre aucun sentier, si ce n'est ceux qui relient les postes militaires occupés par les Sofas, qui sont de la sorte maîtres des communications.

Autour des postes militaires où résident les chefs, sont installés de petits villages de captifs pour cultiver et approvisionner les Sofas.

Les pays dont je viens de donner une description sommaire sont habités par les Sousous.

Cette race qui, au point de vue ethnologique et linguistique, offre un caractère tout particulier, occupait il y a trois siècles la plus grande partie du territoire qui constitue aujourd'hui la colonie des Rivières du Sud, et s'étendait au delà du Fouta-Djallon jusqu'aux rives du Niger.

Les Djalonkés, que les Foulahs s'assimilèrent en partie, appartiennent à la race sousou.

Les territoires que les Foulahs ne purent conquérir, le Furia, le Fita, le Houré, le Kamonké, le Kakoun-ya, furent dénommés par eux pays des Houbbous.

Cette expression est tombée en désuétude pour les pays que je viens de citer, et n'est plus réservée qu'à un groupe avec lequel ils sont toujours restés en hostilité, et qui vient d'être dévasté par les Sofas.

Le Sousou a un caractère doux et réfléchi ; cultivateur et très commerçant, il est ennemi des aventures et n'est pas guerrier.

Les petits États ont tous la même organisation politique : un almamy nommé à l'élection par les chefs du pays et choisi dans certaines

familles privilégiées qui fournissent toujours les almamys ; des chefs de province qui portent le titre d'alcalis et qui transmettent le pouvoir dans leur famille. Les Foulahs, en prenant possession du Fouta-Djallon, ont emprunté cette organisation aux vaincus.

La religion musulmane est universellement répandue dans les pays sousous, mais elle ne fait pas de fanatiques, même parmi les plus fervents; aussi, dans ces régions, les relations avec les Européens sont et resteront faciles.

Dans tous les principaux villages, les marabouts possèdent l'usage de l'écriture arabe et l'enseignent à de nombreux élèves. On n'est jamais embarrassé pour trouver un Sousou capable d'écrire une lettre en caractères arabes.

La base de la nourriture du Sousou est le riz, qui est partout cultivé avec succès et est d'une qualité supérieure.

Il se vend couramment 25 fr. ou 15 fr. les 100 kilogr., en marchandises, suivant qu'il est décortiqué ou non décortiqué. Sur la côte, ce produit donne lieu à d'importantes transactions commerciales ; mais les Sousous de l'intérieur ne peuvent l'apporter aux escales.

On cultive partout avec succès les patates et le manioc.

Dans les villages, on rencontre en quantité les mangotiers, qui fournissent un précieux ombrage ; les orangers, qui atteignent dans le voisinage de la côte des dimensions surprenantes ; les citronniers, les bananiers, les papayers, les avocatiers, les ananas, qui bordent les chemins, enfin les colatiers, partout très abondants.

Il est rare de rencontrer un village qui n'ait pas ses champs de cotonniers, et dans tous on tisse des étoffes dont l'usage est excellent.

Les captifs et les gens des classes inférieures ne s'habillent guère qu'avec ces cotonnades, qu'ils fabriquent eux-mêmes. Elles sont teintes avec l'indigo, qui est partout très répandu.

Les Sofas ne portent guère d'autre étoffe ; les cotonnades de fabrication européenne apportées de la côte ne peuvent être achetées, en raison de leur prix, que par les chefs.

Si les communications sont ouvertes avec l'intérieur du pays, la culture du coton sera susceptible de prendre un développement très important, car sa bonne qualité le fait apprécier en Europe, où il n'est pas inconnu.

Le café se rencontre à l'état sauvage dans diverses régions, mais les indigènes ne le cultivent pas : ils se contentent de récolter celui qui pousse à l'état sauvage.

Nous avons vu du ricin partout, même en territoire sofa ; les indigènes cultivent également le tabac avec succès.

Les Sousous ont de grandes quantités de bœufs : leur valeur courante varie de 30 à 90 fr.

Il n'y a pas, à proprement parler, de belles forêts dans les pays explorés par la mission ; mais la petite futaie couvre la plus grande partie du territoire.

Près des cours d'eau et des sources, dans les endroits humides, on rencontre des espaces recouverts de grandes futaies, enchevêtrées de lianes à caoutchouc, d'ailleurs très communes dans tous les taillis.

Les palmiers, peu abondants, cessent tout à fait à 200 kilomètres de la côte.

Le Chemin de fer de la Mellacorée au Niger.

L'examen attentif des régions dont je viens de parler ne laisse aucun doute sur le brillant avenir qui leur est réservé. Le commerce y est actuellement considérable ; il ne pourra qu'augmenter quand la situation du Soudan français sera améliorée dans la région voisine du Haut-Niger et que les communications seront rétablies sur les territoires envahis et neutralisés, en quelque sorte, par les bandes de Samory.

L'agriculture, qui est partout florissante, prendra un développement considérable si des moyens de communiquer économiquement sont établis avec la côte.

Or, quel meilleur moyen de communication imaginer en dehors d'un chemin de fer économique unissant la Mellacorée au Niger ?

Toutefois, je parlerai en premier lieu du chemin de fer du haut fleuve, car je suis obligé de faire ressortir l'impossibilité matérielle de l'utiliser efficacement pour l'exploitation régulière et méthodique que nécessite une région aussi immense, aussi peuplée, et aussi productive que celle du bassin du Niger, dont la superficie est supérieure à celle de la France. Il me sera, par la suite, d'autant plus facile de faire ressortir les avantages tout spéciaux que présentera la voie ferrée de la Mellacorée.

Le chemin de fer du haut fleuve a son point d'origine à Kayes, sur le fleuve Sénégal. A vol d'oiseau, Kayes est à plus de 500 kilomètres de la côte, et le cours du fleuve, entre Kayes et Saint-Louis, a un développement du double.

Le chemin de fer est déjà construit sur une longueur de 120 kilomètres jusqu'à Bafoulabé ; c'est le quart de la ligne totale projetée pour atteindre Bamakou sur le Niger. Depuis plusieurs années, le Parlement refusant les crédits demandés, les travaux de cette ligne sont suspendus. Elle ne présenterait pas de grandes difficultés d'établissement ; toutefois, il y aurait des travaux d'art considérables à effectuer si l'on songeait à construire des ponts sur les importants cours d'eau du Bafing et du Bakhoy.

Si ce chemin de fer du haut fleuve était construit et qu'on voulût l'utiliser pour l'exploitation du bassin du Niger, on rencontrerait, dans l'exécution de ce vaste projet, des difficultés matérielles et économiques qui seraient ruineuses pour l'entreprise. Nous allons en donner la raison.

Le Sénégal n'est navigable pour les navires de haute mer d'un tonnage inférieur à 2,000 tonneaux, les seuls susceptibles de franchir sans danger la barre du Sénégal, que pendant les mois de juillet, août et septembre. L'entreprise commerciale du Niger aurait donc à se préoccuper d'envoyer en bloc toutes les marchandises pendant cette saison d'hivernage si défavorable aux opérations. Il faudrait affréter une véritable flotte (1), qui viendrait s'engouffrer dans l'étroit chenal du fleuve devant Kayes. Les traités d'affrétement, passés dans de pareilles conditions, subiraient une hausse sensible ; ils seraient majorés, d'ailleurs, du fait des assureurs, qui n'ignorent pas les dangers que présente aux navires d'un certain tonnage la navigation dans un fleuve sinueux, étroit et au courant rapide.

A Kayes, la population indigène suffirait difficilement à fournir la main-d'œuvre demandée pour le déchargement des marchandises, le chargement des produits, et la mise en magasin qu'il serait nécessaire de faire à la hâte, pendant cette saison des pluies.

Même en admettant qu'on utilise un outillage de quai perfectionné, il serait bien difficile aux navires d'accomplir leurs opérations dans les délais prévus par les traités, et de ce fait, le fret serait encore majoré.

Les navires auraient à charger pour le retour les produits accumulés

---

(1) Nous faisons constater plus loin que l'importation pour le bassin du Niger ne sera pas inférieure à 50,000 tonnes, et que l'exportation sera plus considérable encore.

en magasin depuis des mois et dépréciés par les fermentations qui se produisent à la longue, surtout en temps d'hivernage.

Quoique fort éloignée de son véritable champ d'action, l'entreprise commerciale du Niger serait obligée de construire à Kayes des entrepôts considérables, et d'entretenir un personnel nombreux.

Il lui faudrait en outre des capitaux importants, pour acheter en bloc toutes les marchandises nécessaires à la traite d'une saison, car elle aurait à en solder la facture avant même que ces marchandises aient pu matériellement s'écouler vers le Niger.

Cette dernière considération obligerait l'entreprise commerciale à majorer d'une façon importante le prix de ses marchandises qui seraient déjà grevées, à leur arrivée à Bamakou, du fait des transports et des emmagasinements, d'une plus-value qui ne serait pas inférieure à 200 francs par tonne.

Examinons comparativement ce qui se produira, quand on pourra utiliser le chemin de fer de la Mellacorée au Nigér.

Les navires de 3,000 tonneaux entrent en tout temps en Mellacorée, ils débarqueront aux appontements de Maoundé, à deux heures de navigation en rivière, leur chargement transporté d'Europe au tarif de mer ordinaire, c'est-à-dire au prix de 30 à 40 francs.

Les navires pouvant entrer tous les jours de l'année, et se mettre à quai, les déchargements se feront avec calme, économiquement, et une partie des marchandises et des produits passeront directement des bateaux sur les wagons et *vice versâ*.

Grâce à l'organisation des appontements qui permettra de décharger trois cales en même temps, en quatre jours, un navire débarquera 2,400 tonnes, et pourra repartir huit à dix jours après son arrivée avec son plein chargement.

Si la tonne doit coûter 48 francs pour voyager sur le chemin de fer du haut fleuve, à tarif égal, elle n'en coûtera que 34 sur le chemin de fer de la Mellacorée.

En résumé, les marchandises iront par cette voie d'Europe au Niger, en quinze jours, au prix de 70 à 80 francs ; et, quatre ou cinq mois après leur achat, les produits obtenus débarqueront sur les quais européens.

Cette dernière considération qui a trait à l'escompte commercial, rendrait toute lutte impossible pour le chemin de fer du haut fleuve, en admettant même, que grâce à des prodiges d'organisation, on pût parvenir, cette ligne étant créée, et fonctionnant, à transporter les

marchandises à Bamakou, avec des tarifs aussi avantageux que ceux dont on bénéficiera dans le transit par la Mellacorée.

J'ai lieu de supposer que les lecteurs sont suffisamment convaincus des avantages tout spéciaux que présentera le chemin de fer de la Mellacorée et je n'insisterai pas.

Toutefois, j'appellerai une dernière fois l'attention sur une considération humanitaire, qui mérite d'être prise au sérieux. Les Européens qui seront sur le Niger, au terminus du chemin de fer de la Mellacorée, pourront se rendre en deux jours, trois au plus, à Konakry ou Sierra-Leone. Ceux qui seront malades ou fatigués, pourront donc se déplacer facilement, et aller chercher la santé à la côte. Dans le haut fleuve, on est emprisonné pendant toute la saison sèche, car on ne peut descendre le Sénégal avant le retour des pluies. Il reste, il est vrai, la ressource de tenter une descente longue et pénible sur un petit chaland. Pendant la saison la plus favorable pour la navigation, il faut encore cinq ou six jours pour se rendre de Kayes à Saint-Louis en utilisant les bateaux à vapeur.

Supposons maintenant qu'une compagnie puissamment organisée ait obtenu le privilège de construire le chemin de fer projeté, et de s'établir sur le Niger.

Nous allons examiner les diverses opérations qu'elle devra accomplir dans l'exécution de ce vaste projet.

Sa base d'opérations étant à Maoundé, elle devra, avant toutes choses, faciliter l'entrée des navires en Mellacorée, en complétant le balisage qui existe actuellement, grâce à l'initiative prise par la Compagnie française.

A Maoundé, il faudra créer au plus vite les appontements et un quai d'accostage d'une longueur de 200 mètres, ce qui permettra à deux vapeurs à la fois d'être bord à quai.

Sur la côte d'Afrique, ces travaux s'exécutent économiquement avec le rônier, cet arbre précieux, dont le fût de forme cylindrique et régulière, atteint jusqu'à 20 mètres de hauteur. On dispose ainsi de véritables colonnes végétales qui ont l'avantage de ne pas pourrir dans l'eau, et de ne pas être attaquées par les termites et autres insectes, quand on les utilise sur terre.

Le long des quais de Maoundé, les navires auront 5 mètres d'eau à marée basse.

Aussitôt que les appontements seront suffisamment avancés pour

permettre aux navires d'accoster, les établissements de Maoundé pourront être commencés en même temps que le chemin de fer.

Nous pensons qu'il faudra se contenter de construire une ligne très économique du système Decauville.

On ne doit envisager en effet, que la question du transit, et considérer comme secondaire la question du transport des voyageurs. Il sera toujours facile d'organiser le confortable nécessaire aux Européens peu nombreux qui prendront passage sur la voie ferrée ; et les moyens de transport les plus élémentaires suffiront aux indigènes.

La saison pendant laquelle les travaux pourront être exécutés, commencera en décembre, et finira en juin. On disposera donc de six mois par an pour établir la voie ferrée, et il n'est pas exagéré de supposer que dès la première année, il sera possible de franchir les soixante premiers kilomètres. Le terrain se prêtera d'ailleurs admirablement à l'exécution rapide des travaux de cette première portion ; sur son parcours en effet, on sera partout sur un sol résistant, très uni, sans accidents de terrain, rarement boisé, la région qui est très habitée ayant été en partie défrichée.

Pour organiser les équipes de travailleurs, on recrutera à volonté des indigènes dans le Samoh, le Moréah et le Bennah. Les serviteurs sont inutiles aux maîtres pendant la saison sèche, car les lougans (1) sont mis en état, et ensemencés, au commencement des pluies, et la récolte a lieu aussitôt après. Aussi, à partir de cette époque, les maîtres sont-ils disposés à mettre leurs serviteurs en location.

Sierra-Leone fournira le contingent d'ouvriers d'art indigènes, et il sera facile de constituer de bonnes équipes avec l'appoint de quelques ouvriers spéciaux européens, et la direction de contre-maîtres patients ; la main-d'œuvre indigène coûtera très bon marché.

La première portion du parcours de la voie ferrée passera dans le voisinage de la route commerciale vers le Niger et le Fouta-Djallon ; aussi, au grand village de Kofiou, où les deux routes bifurquent, il y aura lieu de créer une première station commerciale.

La seconde année, on atteindra le gué de Korira qui assure le franchissement de la Kolenta (Grande-Scarcie), à hauteur du 115e kilomètre.

Ce gué, qui semble fait tout exprès pour faciliter l'établissement d'un pont dans des conditions particulièrement économiques, est constitué

---

(1) Champ de culture.



TYPE DE PEUHL.

par une série de roches horizontales qui assurent un passage large de 20 à 30 mètres. Pendant la saison sèche, les roches émergent à 50 centimètres au-dessus des eaux, qui s'écoulent par des fentes transversales. Sur ce pont naturel, on traverse à pied sec la Kolenta, rivière de 80 à 100 mètres de large, et de 3 à 4 mètres de profondeur ; et rien ne sera plus facile que d'élever une série de piliers de 2 mètres de haut, sur lesquels on fera reposer un tablier en rôniers. Une forêt de ces arbres s'étend en amont le long de la rive droite de la rivière, et, à partir de Korira, la direction du chemin de fer pourra exploiter ces arbres pour fournir les traverses, et les madriers utilisables dans la construction des ponceaux.

Korira, qui, pour les indigènes, est à 6 ou 8 jours de Timbo, deviendra une escale commerciale ; dans le voisinage, passe d'ailleurs la route fréquentée par les caravanes qui assurent le trafic entre Sierra-Leone et le Fouta-Djallon.

En aval et en amont du gué, la Kolenta est navigable sur des biefs qui ont chacun un parcours de 30 à 40 kilomètres ; la navigation y est facile, la rivière étant profonde et n'ayant qu'un faible courant. Par le bief supérieur, on atteint le passage de la route qui descend du Fouta-Djallon sur Kofiou.

Pendant ces deux premières années, la direction agricole de la compagnie aura une importante mission à remplir. Elle devra, en effet, créer à proximité de la voie ferrée, et plus particulièrement dans le voisinage des escales commerciales et des stations, de belles plantations de caféiers, de cacaoyers et de colatiers. Les résultats concluants obtenus à Sierra-Leone par la Compagnie française, constituent un sérieux encouragement.

J'ai visité dernièrement ces plantations ; les caféiers, espèces dites de Liberia et du Rio-Runez, plantés il y a cinq années, sont espacés de deux mètres dans les plantations ; ces arbustes sont en plein rapport, et leur feuillage est si touffu, qu'on ne peut plus passer entre les caféiers. Les cacaoyiers, plantés à la même époque, sont également en plein rapport.

Une de ces plantations contient dix mille caféiers. Le café récolté est très apprécié, il est en effet d'une excellente qualité.

Dans les régions dont nous nous occupons, le caféier existe d'ailleurs partout à l'état sauvage, ce qui garantit la réussite des plantations qui seront entreprises.

Quant au colatier, c'est en Mellacorée qu'on en rencontre les plus

beaux échantillons ; certains de ces arbres, qui atteignent des dimensions inconnues partout ailleurs, donnent, dans l'ensemble de leurs deux récoltes annuelles, jusqu'à 150 et peut-être 200 kilos de fruits ; une valeur représentative de près de 1,000 francs, car actuellement le cours du cola varie entre 4,500 et 5,000 francs la tonne.

Le colatier ne se rencontre que dans une zone très restreinte, sur la côte d'Afrique entre les 8e et 11e degrés de latitude nord. Il ne pousse plus à une petite distance de la mer, et c'est précisément au milieu de cette région colatière, c'est-à-dire entre le 9e et le 10e degré que se trouve la Mellacorée ; c'est peut-être ce qui explique que cette culture, qui ne se rencontre plus que dans quelques régions du Soudan, y atteint son plein épanouissement.

Nous croyons pouvoir estimer que la région des Rivières du Sud ne livre pas annuellement une récolte supérieure à deux millions ; nous donnons ce chiffre sous bénéfice d'inventaire, car les colas, s'écoulant en grandes quantités vers l'intérieur, il est impossible d'apprécier la valeur de cette partie de l'exportation.

Dans la région voisine du chemin de fer, jusqu'au 100e kilomètre, on peut estimer qu'il y a de 8 à 10,000 colatiers de divers âges, répartis dans l'ensemble des villages ; nous n'exagérons pas, en admettant qu'ils fournissent annuellement une récolte dont la valeur moyenne est de 500,000 francs.

Le cola est pour les indigènes un aliment de luxe très recherché ; en Europe, on commence à utiliser ce fruit, depuis que les chimistes sont parvenus à isoler le principe excitant et à réserver l'élément essentiellement tonique qu'il renferme.

La direction agricole aura intérêt à faire de grandes plantations de colatiers ; l'écoulement de la récolte sera toujours facile, quelque importante que puisse être la production ; on devra d'ailleurs se préoccuper de provoquer la baisse sur le prix du cola, pour vulgariser son emploi en Europe.

Dans le courant de la troisième année d'exploitation, le chemin de fer pourra être poussé jusqu'à Béréah, résidence de l'almamy du Dougouta. On atteindra ainsi le 175e kilomètre, en restant toujours dans des conditions d'exécution facile.

Dans ce troisième parcours, le chemin de fer franchira l'immense plaine qui s'étend entre la grande et la petite Scarcie (Kolenta et Kaba).

Cette vaste étendue de pays, facile à parcourir en tous sens, grâce



MARCHANDS SE RENDANT AU FOUTA-DJALLON.

(Photographie de M. Warenhorst.)

aux sentiers nombreux qui s'y croisent, est traversée par tous les chemins qui relient les régions montagneuses du nord-est aux régions du sud-ouest ; c'est une région de transit, et le chemin de fer en détournera le courant à son profit. Ces plaines, susceptibles de produire beaucoup, sont relativement peu habitées, car les populations redoutent de rester sur un territoire qui est trop facilement accessible aux aventuriers avides de pillage.

Le passage du chemin de fer provoquera d'importants groupements de populations qui alimenteront son transit du fruit de leur travail.

Sur les hauteurs voisines, on aura le loisir de pouvoir établir à des altitudes de 7 à 800 mètres d'excellents sanatoriums.

Nous admettrons que la quatrième année, grâce à l'expérience acquise, et à l'entraînement des équipes, il sera possible de pousser jusqu'à Sallyia, au 260e kilomètre.

C'est en cet endroit que bifurque la route commerciale de la Mellacorée vers les régions du Niger ; aussi, à partir de Sallyia, la ligne du chemin de fer monopolisera-t-elle le trafic avec le haut Niger.

Dans les conditions actuelles de transport, une tonne de marchandise coûte 3 ou 400 francs de transport pour atteindre Korira et 1,000 à 1,200 pour atteindre Sallyia ; aussi, estimons-nous qu'il sera possible de faire vivre le chemin de fer avant qu'il n'ait atteint le Niger, et qu'il soit devenu possible d'établir des tarifs normaux ; car, jusqu'à l'achèvement complet, il sera possible d'établir des tarifs spéciaux très majorés, sans porter préjudice aux transactions commerciales.

Dans cette quatrième partie de son parcours, la voie ferrée longera les contreforts de Kakoun-ya, et sur ces hauteurs de la voie ferrée, les Européens trouveront à leur gré un climat assez favorable pour tenter l'acclimatement.

Elle franchira la petite Scarcie, qui n'est qu'un torrent de 150 à 200 mètres de large, sans profondeur, roulant sur fond de roches, et divisé en plusieurs bras par des îles ; elle traversera de grandes régions sauvages et boisées, et passera à proximité de la frontière du Fouta-Djallon sur des territoires éloignés de cinq journées de marche de Timbo.

On pourra donc compter sur un nouveau et important courant commercial avec les provinces du sud-est de cette grande confédération, habitée par un million de gens semi-civilisés, très commerçants, et volontiers courtiers. Le Fouta-Djallon peut être comparé à un immense entrepôt de marchandises et de produits, car les Foulahs se sont im-

provisés entrepositaires et transitaires du trafic, qui existe actuellement entre les escales de la côte et les régions de l'est. Dans les conversations que nous avons eues avec ces gens intelligents et pratiques, il nous a été facile de leur faire comprendre les services que pourrait rendre à leur indrstrie le voisinage de la voie ferrée, et ils escomptent à l'heure présente le bénéfice qui résultera pour eux du fait de n'avoir plus à franchir les grands espaces qui les séparent de la côte, et de courir le risque du mauvais accueil qu'ils reçoivent de temps à autre sur certaines routes caravanières.

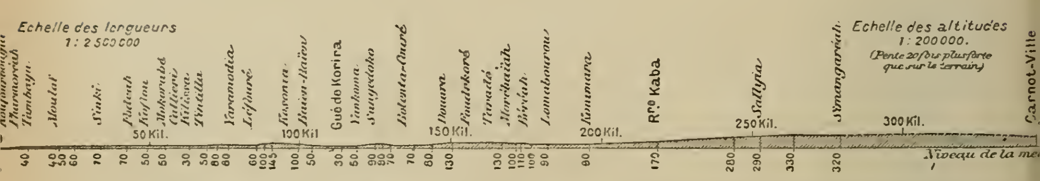
J'espère, comme le lecteur, que les Français qui auront entrepris la création du chemin de fer, sauront faire l'effort nécessaire pour pousser la voie vers l'immense plaine de la vallée du Niger, et atteindre, dès la cinquième année, le cours navigable de ce fleuve à 80 kilomètres de Sallyia.

Le terminus de la voie ferrée deviendra rapidement un centre considérable ; au point de vue commercial, il reprendra au sud du Niger le rôle qu'au siècle dernier exerçait Tombouctou au nord de ce fleuve.

D'immenses établissements et entrepôts s'y élèveront, des chantiers de construction fluviale y seront mis en œuvre, et les relations journalières avec la côte où l'on se rendra en seize ou dix-sept heures, créeront un va-et-vient journalier d'Européens.

Cette rive si lointaine, perdue au milieu de régions encore mystérieuses, ne sera plus qu'à quelques journées de la vieille Europe. Tout contribuera à faire de cet endroit un centre d'action, et un centre de lumière ; la locomotive aura fait surgir de terre la capitale de notre empire du Soudan occidental.

Inspirés par ces pensées, mes compagnons et moi avons cherché un nom de bon augure, à la rivale de Tombouctou ; et d'un mouvement spontané, après avoir jeté un regard vers la patrie absente, nous l'avons baptisée du nom de Carnot-Ville.



PROFIL DU CHEMIN DE FER DE LA MELLACORÉE AU NIGER.

(d'après l'étude rapportée par la Mission).

Création d'Établissements commerciaux et d'un Service fluvial sur le Niger.

Quand le chemin de fer aura atteint Carnot-Ville, la direction du service de navigation sur le Niger devra se préoccuper de faire arriver pièce par pièce ses remorqueurs et ses chalands.

Dès que l'outillage naval sera mis à flot, la direction commerciale à son tour, pourra entreprendre la construction de ses établissements aux diverses escales du Niger.

Dans l'organisation de cette prise de possession, il y aura lieu d'envisager deux zones au point de vue commercial.

La première s'étendra depuis Carnot-Ville jusqu'à 7 ou 800 kilomètres en aval du fleuve. Sur ce parcours, les établissements commerciaux seront nombreux, car la densité de la population (15 à 20 habitants par kilomètre carré) y est très forte. Les factoreries seront construites dans le voisinage du confluent des affluents, qui seront des routes secondaires de drainage.

Un service régulier de remorqueurs, échelonnés dans les biefs entre les mauvais passages, assureront le va-et-vient des chalands, qui alimenteront les factoreries du fleuve, et ramasseront les produits.

Dans cette première zone commerciale, le transport fluvial, peu onéreux, permettra de trafiquer tous les produits.

Dans la deuxième zone, qui s'étendra sur le reste du parcours du fleuve jusqu'à Say, et qui pourra recevoir son organisation pendant la septième année, il suffira de créer quelques établissements qui n'achèteront que les produits riches.

Il faut considérer, en effet, que les chalands ne feront jamais, tant dans un sens que dans l'autre, avec le concours des remorqueurs, plus de 100 kilomètres par jour. Pour atteindre les derniers établissements du fleuve, les marchandises navigueront pendant 20 jours, au minimum, sur le Niger, et pour faire remonter les produits à Carnot-Ville il faudra peut être plus de temps encore. Dans ces conditions, les produits riches et peu encombrants pourront seuls supporter les frais sensibles qui résulteront de ce long parcours en rivière.

Considérations générales sur le Trafic avec le Niger.

Les marchandises européennes et les produits indigènes du trafic soudanien peuvent être classés en deux catégories.

D'une part, marchandises encombrantes et marchandises riches ; de l'autre, également, produits encombrants et produits riches.

La région où s'exercera l'influence commerciale du Niger représente une superficie d'environ 800,000 kilomètres carrés.

On a admis jusqu'à ce jour d'une façon générale que la population de ces régions oscillait entre 15 et 20 habitants par kilomètre carré.

On serait donc en droit d'admettre que la population de cette immense région atteint peut-être le chiffre de quinze millions d'habitants.

Pour rester au-dessous de la juste approximation, et tenir compte de ce fait que dans certaines régions voisines du Sahara, la population est en partie nomade et très clairsemée, nous réduirons ce chiffre de moitié, soit 8 millions. Toutefois, puisque nous parlons des régions sahariennes, faisons remarquer que les transactions commerciales s'y étendront fort loin.

Quoi qu'il en soit, en admettant le chiffre de 8 millions d'habitants, et voulant établir de justes calculs de probabilité de consommation et de production, nous établirons nos points de comparaison en prenant pour base les observations faites journellement, et d'une façon précise, dans certaines régions méthodiquement exploitées de la côte d'Afrique.

Au nombre des marchandises encombrantes qui auront un marché considérable dans la vallée du Niger, le sel, comme je l'ai déjà dit, est à citer en premier. Dans les régions où cette denrée pénètre économiquement et ne se vend pas au poids de l'or, ainsi que cela se pratique actuellement dans l'intérieur du Soudan, la consommation annuelle dépasse 3 kilogrammes par habitant. Il n'y a pas lieu de s'étonner de cette consommation relativement importante, car les indigènes donnent beaucoup de sel à leurs bestiaux.

En calculant sur les données que nous avons énoncées, on voit qu'il entrera plus de 40,000 tonnes de sel par an dans le bassin du Niger.

Nous sommes personnellement convaincu que la consommation dépassera ce chiffre, pourtant considérable.

Les tissus, la poudre, le tabac, les armes, les marmites en fonte, les objets de parure et de luxe, s'écouleront dans le bassin du Niger par stocks énormes, et nous restons au-dessous de toute réalité, en estimant à 20,000 tonnes l'ensemble des marchandises *riches* que le Soudan absorbera.

Nous arrivons de la sorte à calculer sur une importation de 60,000 tonnes.

Les wagons qui transporteront ces quantités énormes ne reviendront pas vides ; ils auront en effet à charger des produits encombrants, et nous citerons parmi ceux-là l'arachide.

Les régions qui produisent au Sénégal les 40 ou 60,000 tonnes annuelles de l'exportation de cette graine, ne représentent pas dans leur ensemble une superficie de plus de 20,000 kilomètres carrés, et n'ont pas une population supérieure à 5 ou 600,000 habitants.

L'arachide du Niger, dont nous avons pu apprécier la bonne qualité dans le pays de production, est cultivé dans tout le bassin de ce fleuve pour les besoins de la consommation locale. La production prendra l'extension dont elle est susceptible, quand le produit pourra être acheté aux escales ; or, dans la première zone commerciale où les transactions auront lieu, la superficie drainée pour les produits encombrants, atteint 200,000 kilomètres carrés, elle est en outre habitée par une population très dense qui n'est pas inférieure à 3 millions d'habitants. On peut admettre, en outre, que l'agriculture progressera plus rapidement qu'au Sénégal, car la population *captive* est plus grande, et les travailleurs ne manquent pas.

En se basant sur les chiffres comparatifs des populations, on peut admettre, sur les données que nous avons énoncées, que la production en arachides sera quatre ou six fois plus grande dans les hautes vallées du Niger que dans les régions sénégalaises ; nous pouvons en tout cas compter sur une production égale à celle qui enrichit le Sénégal.

Nous ne parlerons ni du mil, ni du sorgho, ni du maïs, ni du riz et autres denrées à classer parmi les produits encombrants, et qui pourront être trafiqués avantageusement dans la région du Niger. Il nous reste donc à parler des produits riches, qui sont, en premier lieu, l'or qu'on achète un peu partout, puis l'ivoire, dont la traite sera importante dans les régions du bas Niger, le caoutchouc, qui sera un produit abondant, la gomme copale, la gomme arabique qui se traitera au nord du Niger sur les confins du Sahara, les peaux de bœufs qui sont achetées 2,400 francs la tonne sur le marché de New-York et qui seront

l'objet d'une traite considérable dans la région du Niger, où elles sont actuellement sans valeur, le karité, etc., etc.

En estimant à 10 ou 15,000 tonnes l'exportation de ces produits, on ménagera pour l'avenir des surprises agréables.

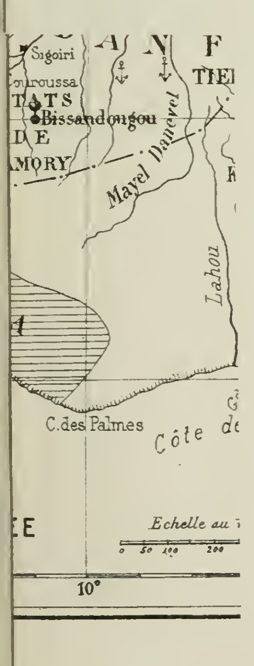
L'ensemble de ces divers produits contrebalancera en quantités, comme on le voit, les marchandises d'importation dans le transit qui se chiffrera annuellement par un mouvement énorme de 100,000 tonnes, ce qui nécessitera la circulation journalière de six trains de 40 à 50 tonnes,

Si la tonne paye 30 francs entre Maoundé et Carnot-Ville, la recette annuelle du chemin de fer dépassera 3 millions.

La race noire étant réfractaire aux idées de progrès avancé, nous n'aurons pas à redouter en Afrique la concurrence industrielle qui nous ferme peu à peu les marchés que nous alimentions dans le monde ; les pays lointains en effet créent hâtivement leur industrie, et s'entourent d'une protection douanière ; les marchés africains nous sont eux-mêmes fermés par les nations qui les ont fait rentrer dans leur zone d'influence, et veulent les réserver à leur industrie nationale.

Félicitons-nous donc de la prévoyance de nos hommes d'État, qui ont su nous conserver en partage d'immenses régions africaines, dont les marchés réservés à notre industrie la sauveront peut-être du chômage.

Capitaine BROSSELARD-FAIDHERBE.



Sigoiri
TIE
Bissandougou
MORY
Mayel Dancvel
Lahou
C.des Palmes
Côte
Echelle au
0 50 100 200
10°


MISSION DU CAPITAINE BROSSELARD-FAIDHERBE. _ 1891
LÉGENDE
Avant-projet de chemin de fer de la côte au Niger, rapporté par la Mission
Résidences des almamys
TERRITOIRE ANGLAIS
OCÉAN ATLANTIQUE
FOUTA DJALLON
Pays des Houbbous
FURIA
Carnot-Ville
NIGER
Pays des LIMBAH
KAMONKÉ
ILES DE LOS
Konakry
Benty
SAMOH
Mellacorée
Sierra Leone
Samaya
Falaba
Carte d'ensemble
DES TERRITOIRES PARCOURUS
ET ANNEXÉS
par
la Mission du Capitaine BROSSELARD FAIDHERBE
1891
COURS DE LA MELLACORÉE
Jusqu'au point initial du chemin de fer.
Echelle au 400.000
I. Tannah
BENTY
Pharmoréah
Maounde
Malaguia
Riv Mellacorée
Carte d'ensemble
DES ROUTES FLUVIALES SOUDANIENNES
reliées à la côte
PAR LE CHEMIN DE FER DE LA MELLACORÉE
Légende
Chemins de fer en exploitation
Chemins de fer projetés
Projet de chemin de fer de la Mellacorée au Niger, étudié par la Mission du Capitaine Brosselard Faidherbe 1891, (312 Kil de parcours)
ADRAR
SAHARA
SOUDAN CENTRAL
Chemin de fer Transsaharien
Cap Blanc
St Louis
Dakar
SÉNÉGAL
KAARTA
Tombouctou
SOUDAN FRANÇAIS
MOSSI
ÉTATS DE TIEBA
ÉTATS DE SAMORY
Bissandougou
SOKOTO
Bornou
ZONE ANGLAISE
DAHOMEY
BENIN
LIBERIA
SIERRA LEONE
Monrovia
Côte de l'Ivoire
Côte de l'or
Côte des Esclaves
GOLFE DE GUINÉE
Gabon

EXCURSIONS PROJETÉES EN 1892.

3 avril. — Visite des verreries d'Escaupont. Organisateurs : MM. Fernaux et O. Godin.

7 avril. — Visite à Lannoy, des Établissements industriels de MM. Boutemy (filature de lin). — Parent et Desurmont (fabrique de tapis) et Jean Deffrennes (tissus d'ameublement). Organisateurs : MM. Ch. Derache et Victor Delahodde.

28 avril. — Visite de la Savonnerie Maubert, à Lille. Organisateurs : MM. Henri Beaufort et Victor Delahodde. — Le nombre des visiteurs est limité à 20.

Du 1er au 26 mai. — Voyage à Constantinople. — Aller : Bruxelles, Strasbourg, Munich, Salzbourg, Vienne, Constantinople. — Retour : Budapesth, Vienne, Nuremberg, Francfort-sur-Mein, Bingen (descente du Rhin en bateau à vapeur), Cologne, Bruxelles. Organisateurs : MM. Edmond Van Butsèle et Convain-Minet. — Les départs se feront par groupes de six.

8 mai. — Champ de bataille de Bouvines. Organisateurs : MM. A. Merchier, Dr Eustache et le Lieutenant Mamet.

19 mai. — Visite aux Aciéries de France, à Isbergues (près Aire-sur-la Lys). Organisateurs : MM. P. D'Halluin-Verbiest et Eug. Vaillant. — Le nombre des visiteurs est limité à 25.

26 mai (Ascension). — Ypres, Mont de Kemmel. — Étangs de Dickebusche. Organisateurs : MM. E. Cantineau et Fernaux.

5, 6, 7, 8 juin (Pentecôte). — Luxembourg, Trèves, Echternach. — Ascension du Müllerthal, Diekirch, Château de Vianden. Organisateurs : MM. A. Houzé et Auguste Crepy.

19 juin. — Houdain, Mines de Bruay. — Bois des Dames. Organisateurs : MM. Fernaux et P. D'Halluin-Verbiest.

25, 26, 27, 28 juin (Fêtes de Lille). — Étretat, St-Jouin, Le Havre, Trouville, Villerville, Cricquebœuf, Honfleur, Quillebœuf, Lillebonne, Beuzeville. Organisateurs : MM. Henri Beaufort et Victor Delahodde. — Avec le gracieux concours de MM. Loiseau, Secrétaire-Général, et Albert Carton, Membre de la Société de Géographie commerciale du Havre. — Le nombre des excursionnistes est limité à 30.

3 juillet. — La Fontaine Glorieuse, Crèvecœur, Esnes, Fontaine-au-Pire, Caudry, Bétencourt, Solesmes. Organisateurs : MM. J. Gosselet et H. Crépin.

10 juillet. — Bel-Œil et Bon-Secours. Organisateurs : MM. Eug. Vaillant et P. D'Halluin-Verbiest.

13, 14, 15, 16, 17 juillet. — Voyage en Hollande. — Rotterdam, La Haye, Scheveningue, Amsterdam, Excursion à Zaandam. Organisateurs : MM. O. Godin et P. D'Halluin-Verbiest. — Le nombre des excursionnistes est limité à 15.

24 juillet. — Forêt de Phalempin et Mons-en-Pévèle. Organisateurs : MM. Le Lieutenant Mamet et G. Houbron.

31 juillet. — Dunkerque. — Procession historique de Furnes. Organisateurs : MM. Fernaux et Alph. Herland.

4, 5 septembre (Braderie). — Forêt de Mormal et La Buissière (Marbreries). Organisateurs : MM. Victor Delahodde et Henri Beaufort.

RÈGLEMENT.

Dans sa séance du 19 Mars 1892, la Commission des Excursions a pris et arrêté les dispositions suivantes :

Art. 1. — La Commission se réserve le droit de modifier la *Date* et l'*Itinéraire* des Excursions projetées, et de limiter le nombre des Excursionnistes.

Art. 2. — Le Programme détaillé de chaque Excursion sera mis à la disposition des Sociétaires, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116. Il indiquera l'itinéraire définitivement adopté et le chiffre des arrhes à consigner entre les mains de M. J. Jusniaux, Agent de la Société (chaque jour non férié, de 4 à 7 heures du soir).

Art. 3. — Les adhésions ne seront admises qu'au Secrétariat de la Société, un mois au plus tôt avant les dates fixées au tableau qui précède.

La liste sera close *5 jours* avant chaque Excursion.

Art. 4. — Il sera remis à chaque souscripteur une *Carte* distinctive devant servir de signe de ralliement, et, le cas échéant, de justification d'identité.

Art. 5. — Les femmes et enfants des Sociétaires sont seuls admis à participer aux Excursions.

Art. 6. — Les frais généraux d'organisation sont prélevés sur les cotisations des Excursionnistes à raison de 5 $^0/_0$. Ce prélèvement ne pourra dépasser cinq francs par personne. Le reliquat disponible sera versé au Trésorier.

Art. 7. — Les Excursionnistes qui abandonnent le groupe en cours de voyage perdent tout droit à remboursement et reviennent à leurs risques et périls.

Art. 8. — Les Membres de la Société qui voudraient bien se charger d'organiser et de diriger des Excursions nouvelles, sont priés de soumettre par écrit, leurs projets au Président de la Commission.

Nota. — A. La Commission recherche les voies et moyens d'organiser des visites dans les plus importants Établissements industriels de la région du Nord.

B. L'appareil photographique de la Société pourra être confié aux Organisateurs des Excursions qui en feront la demande au Président de la Société.

Le Président de la Commission des Excursions,

H. CRÉPIN.

Vu et approuvé par le Comité d'Études.

Le Président de la Société,

Paul CREPY.

OUVERTURE DES CONFÉRENCES DE ROUBAIX

C'est dans le grand amphithéâtre de l'*École des Arts Industriels* que notre section de Roubaix a repris, cet hiver, la série de ses conférences. Au début de la première séance, le Président, M. Bossut, a prononcé le discours suivant :

« MESDAMES, MESSIEURS,

» Le premier mot que nous dirons, en prenant la parole pour ouvrir, dans cette magnifique école, la douzième année de nos conférences géographiques, sera un remercîment à M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, qui a bien voulu, sur la recommandation du sénateur de Roubaix, M. Achille Scrépel, autoriser notre Société à s'installer en cet amphithéâtre, avec l'obligeant concours de M. l'administrateur.

» Nous manquerions à un sentiment bien naturel de reconnaissance, si nous n'adressions pas aujourd'hui quelques paroles, sinon de regret du moins de bon souvenir, à la salle de la Bourse que M. le Président de la Chambre de Commerce et M. le Maire de notre ville ont gracieusement mise à notre disposition pendant de longues années et qui a entendu applaudir une centaine de conférenciers dont la parole désintéressée, instructive et souvent éloquente, a donné à un auditoire, de plus en plus nombreux, d'utiles et de très intéressantes connaissances géographiques.

» Mais le temps marche toujours avec ses progrès et ses exigences; aussi votre Société de Géographie, Mesdames et Messieurs, comprenant que certaines absences de ses réunions étaient motivées par la crainte du froid et de la fatigue dans un hall improvisé chaque samedi, en salle de conférences, a pensé qu'elle devait rechercher les moyens de s'assurer une installation plus confortable. Nous l'avons obtenue, comme vous le voyez, et nous espérons qu'elle sera définitive, si M. le

Ministre veut bien nous accorder une seconde faveur en nous attribuant, dans un petit coin de cet immense établissement, un bureau propre à nous servir tout à la fois de lieu de réunion pour les séances du Comité et de bibliothèque pour l'archiviste ; l'École nationale assurerait ainsi chez elle une source de plus à ses utiles enseignements.

» Il nous semble, Mesdames et Messieurs, que c'est ici, et aujourd'hui plus que jamais, l'occasion d'affirmer les principes de notre origine et le but que nous poursuivons. C'est aussi le moment de solliciter de nos concitoyens de nouvelles souscriptions pour nous aider dans notre œuvre. Espérons que ce nouvel appel sera entendu.

» Notre Société a été fondée, assurément, dans un intérêt tout indiqué de diffusion des connaissances géographiques en général, mais elle a eu, à Roubaix, surtout et avant tout, en vue l'avenir commercial de notre grande cité manufacturière ; elle y est née et elle a vécu sous cette pensée constante d'inspirer le goût des voyages plutôt d'affaires que de science, disons-le franchement, l'un n'excluant d'ailleurs pas l'autre. Notre Société s'est efforcée de préparer par l'instruction de ses conférences, choisies à ce dessein, une jeunesse énergique et capable d'aller à travers le monde chercher et trouver la vente des tissus de Roubaix qui passe depuis trop longtemps par les mains des hardis « merchants » de la riche Angleterre.

» Et ce n'est point ici, Mesdames et Messieurs, faire montre d'une vanité puérile, de se permettre d'exalter la supériorité de la fabrique de Roubaix par l'étonnante variété de sa production, qui comprend toutes les matières végétales ou animales et tous les tissus dans tous les prix.

» Non ! Ce n'est point jactance d'étaler ainsi la force industrielle de notre cité ; car cette force lui vient d'un don spécial et particulier de la Providence, du fonds même du sol, par une sorte d'atavisme dans la science de la matière tissée, que le jeune ouvrier connaît sans qu'on la lui ait enseignée, qu'il sait instinctivement par l'air qu'il a respiré dans le milieu où il est né. Mais aussi, cette valeur originelle, comme elle s'accroît ici du travail sans relâche de toute la population, depuis l'ouvrier intelligent et le contre-maître en train de devenir patron, jusqu'aux chefs d'industrie toujours à l'œuvre et la tête enfiévrée pour maintenir sinon grandir encore, leur position acquise et sans cesse menacée par la concurrence !

» Vous pardonnerez, Mesdames et Messieurs, à un vieil enfant de Roubaix, cette petite explosion du sentiment natal qui s'explique,

n'est-il pas vrai ? et qui nous a poussé à nous étendre un peu sur ce sujet pour justifier notre admission dans cette grande école des Arts industriels, où la Société de Géographie s'efforcera d'apporter sa collaboration au progrès général des sciences et des arts nécessaires au développement de nos grandes industries. En attendant le plaisir de voir distribuer, aux lauréats du dernier concours de géographie, les récompenses méritées, nous avons des félicitations à offrir à :

Mlles Marthe Lenne, Jeanne Mulliez, Marie Vasseur, Eugénie Lenne, Marie Barroyer, Alice Adrianne, de l'Institut Sévigné.

Mlle Zoé Bettremieux, de l'école primaire de la rue Sainte-Élisabeth.

A MM. Charles Féquet, Walmyr Waultier, Henri Féquet, Paul Jorion, Charles Capelle, Georges Dubois, de l'école primaire supérieure Institut Turgot.

» Notre excellent Président, M. Paul Crepy, qui consacre tant de peine et de soins à préparer l'organisation du prochain Congrès de Géographie qui aura lieu à Lille au mois d'août 1892, et dont le succès est dès maintenant assuré, nous a exprimé ses regrets de ne pouvoir assister à cette réunion, retenu qu'il est par ses devoirs de famille.

» Notre honorable collègue et ami M. François Masurel, Président de la section de Tourcoing, a bien voulu s'asseoir à nos côtés. Il n'oublie jamais que nos deux villes sont sœurs en géographie comme elles le sont en commerce et en industrie. »

LE PORT DE HAMBOURG

ET LA MARINE MARCHANDE EN ALLEMAGNE.

Un de mes amis, à même d'être bien renseigné, m'adresse une lettre contenant de curieux détails sur le port de Hambourg et sur sa flotte. Ces renseignements sont de première main et contiennent d'utiles indications sur l'état de l'opinion allemande à propos du grand port de

l'Elbe, qu'on n'hésite pas à considérer comme l'émule de Londres et le supérieur d'Anvers.

« Hambourg, sur l'estuaire de l'Elbe, est à 100 kilomètres de la mer du Nord. Il a tous les avantages d'une situation à la fois fluviale et maritime : il reçoit à plein chargement des navires calant six mètres ; ceux qui excèdent cette profondeur de cale débarquent une partie de leur cargaison à Cuxhafen ; c'est incontestablement le premier port de l'Allemagne, et pourtant, au XIVe siècle, c'était une pauvre ville de 7,000 âmes, bien inférieure à Brême et à Lubeck. Aujourd'hui, malgré tout son développement, c'est à peine s'il suffit aux besoins du commerce. Harbourg au Sud, Altona au Nord sont pour ainsi dire ses succursales.

» Malgré cette situation déjà si brillante, Hambourg aspire encore à de plus hautes destinées. On y attend avec impatience l'achèvement du canal qui, par Kiel et Glukstadt, va prochainement relier la Baltique à la mer du Nord. Les relations avec la Finlande, la Suède et les provinces Baltiques de Russie se trouveront alors singulièrement facilitées : le commerce des bois de Lubeck, le transit de Stettin se transporteront ici. Copenhague sera sérieusement atteint ; les Danois l'ont si bien compris qu'ils construisent un port libre pour conserver le mouvement commercial. En face, les Suédois en projettent également un près de Malmoë.

» Ce *nord otsee canal* a une importance maritime au moins égale à son importance commerciale. Il est construit de façon à recevoir des navires ayant jusqu'à dix mètres de tirant d'eau et pourra recevoir les navires de guerre. Or, l'Allemagne a deux ports militaires : Wilhelmshafen sur la baie de la Jadde, et Kiel dans le Holstein. Le premier fut acheté en 1853 au grand-duc d'Oldenbourg, mais il s'envase chaque jour davantage. Aussi le seul vrai port militaire de l'empire allemand est Kiel. Au fond d'un golfe étroit et profond, sa rade est un vrai champ de manœuvre pour les cuirassés et les torpilleurs. Quand le canal sera terminé, les escadres allemandes se lanceront à leur gré dans la mer du Nord ou dans la Baltique.

» Cuxhafen, à l'entrée de l'estuaire de l'Elbe, est territoire hambourgeois. Depuis longtemps la Prusse désirerait l'échanger contre Altona et le Sénat se refuse à cet échange ; mais depuis quelque temps on en reparle, et, malgré les dénégations de la presse locale, il y a tout lieu de croire que Cuxhafen sera bientôt possession prussienne. Cette ville

qui commande les passes de l'Elbe verra dès lors ses fortifications actuelles complétées. Kiel sera donc à l'embouchure Est, Cuxhafen avec la station de torpilleurs de Helgoland à l'embouchure ouest du canal, et les escadres allemandes ainsi que Hambourg et ses richesses seront à l'abri d'un coup de main.

» Or ces richesses sont considérables, même en ne considérant que la flotte hambourgeoise. La statistique que l'on trouvera plus loin est à ce sujet pleine d'enseignements. Elle prouve ce que peut l'esprit d'initiative : songez qu'aucune Compagnie hambourgeoise *n'est subventionnée,* songez qu'elles doivent lutter contre la concurrence du *Bremer lloyd,* qui lui, est subventionné; contre la Société *Hambourg-Américaine* qui possède des vapeurs à double hélice supérieurs sous tous les rapports, aux bâtiments de la Compagnie générale transatlantique. Sachez de plus que les armateurs allemands ne touchent en aucune façon de primes comme leurs concurrents français, et cependant ils les battent !

» Ce n'est pas tout que d'avoir des vaisseaux, il faut des marins pour les monter. C'est là un capital humain qui ne s'improvise pas. Les Allemands ont trouvé pourtant le moyen de l'acquérir. C'est une œuvre nationale dans le genre de celle que Colbert accomplit jadis en France. Vers 1860, les bâtiments armés ici sous pavillon hanséatique avaient des équipages cosmopolites où se trouvaient, par parenthèse, beaucoup de basques de Biarritz, que la France ne savait ni retenir ni employer. Nous trouvons aujourd'hui les équipages entièrement allemands et commandés par des officiers allemands. Les transatlantiques, pour le recrutement de leur état-major, n'ont pas besoin d'avoir recours à la marine militaire, ce sont des officiers civils qui ont le commandement; mais aussi il ne faut pas oublier que depuis plusieurs années, il y a ici une école de navigation qui forme des timoniers et des capitaines pour la marine marchande; souvent on voit leurs embarcations manœuvrées par les mousses-élèves avec un professeur à la barre ; elles remontent jusque dans les bassins du port. La marine marchande trouve là toute une pépinière de capitaines au long cours. Voilà des années qu'en France, les Chambres de Commerce réclament la création d'écoles similaires, mais en vain.

» La flotte de Hambourg a grandi avec l'exportation allemande. En 1841, 204 navires dont 2 vapeurs ; en 1881, 495 navires dont 148 vapeurs. Pendant quelques années, le chiffre reste stationnaire. Une réforme s'accomplit : les petits voiliers disparaissent pour faire place

à de gros vapeurs faisant un service régulier, et assurent des communications ininterrompues et à date fixe entre les lieux de production et ceux de consommation. En 1887 comme en 1881, il y a 495 navires ; mais le tonnage passe de 270,055 tonnes à 360,569 ; soit une augmentation d'un quart. Si nous considérons les vapeurs, nous passons de 148 navires et 128,191 tonnes à 211 navires avec 217,594 tonnes. Ici, le chiffre du tonnage a presque doublé. En 1890, les vapeurs sont au nombre de 312 avec un tonnage de 273,422 tonnes. Les voiliers sont restés stationnaires et sont même en recul, puisque de 285 en 1887, ils tombent à 277 en 1890.

» En considérant les résultats acquis, comment ne pas admirer l'essor de cette ville qui, en cinquante ans, a vu le mouvement de son port se développer dans la proportion de 1 à 9 ! Cette prospérité durera-t-elle ? Tout porte à le croire et les Allemands ne désespèrent pas de voir avant une génération *Hambourg dépasser Londres en importance.*

» On pourra objecter : et Anvers. Il est vrai que si l'on considère le mouvement du port de cette ville, on trouve un chiffre bien plus élevé, mais à regarder les choses de près, on s'aperçoit bien vite *que ce chiffre est factice et constitue un véritable trompe-l'œil.* Anvers est avant tout un port d'escale : les navires de Hambourg, de Rotterdam, de Londres viennent y compléter leur chargement, et, n'y prendraient-ils qu'un tonneau de biscuit, leur tonnage complet n'en est pas moins noté. Hambourg au contraire est une tête de ligne, il n'y a pas ici de vapeurs faisant escale. Tout navire s'y décharge complètement. C'est l'entrepôt du Nord et du Midi, résultante de sa position géographique. Jamais un transport venant de New-York ou de l'Extrême-Orient n'aura un chargement pour la Scandinavie ou la Russie, suffisant pour lui permettre de continuer sa route vers la Baltique. »

N'est-ce pas que ces réflexions sont curieuses et suggestives ? On ne m'en voudra donc point de leur avoir ouvert les colonnes de notre Bulletin.

A. M.

FLOTTE DE HAMBOURG.

ANNÉE.	Batiments de commerce en général.			Vapeurs.		
	Nombre.	Tonnage. Ton.-Regist.	%	Nombre.	Tonnage. Ton.-Regist.	%
1841	204	37.684	100	2	1.161	100
1861.....	491	147.153	390	17	10.516	906
1871.....	406	172.977	459	40	34.252	2.950
1881.....	495	270.055	716	148	128.891	11.102
1885.....	481	322.135	855	189	188.296	16.218
1886.....	488	341.393	906	201	205.710	17.718
1887.....	496	360.569	957	211	217.594	18.742
1888.....	501	384.310	1.012	230	237.327	20.442
1889.....	537	464.782	1.233	271	308.718	26.591
1890.....	587	538.229	1.428	312	373.422	32.164

Mouvement du Port. — Navires en général.

NAVIRES ENTRÉS

En	a Hambourg.			a Londres.			a Liverpool.			a Anvers.		
	Navires	Tonnage.	%	Navires	Tonnage.	%	Navires	Tonnage.	%	Navires	Tonnage.	%
1851.	4109	558.403	100	10341	2.170.277	100	4448	1.760.130	100	1359	236.075	100
1865.	5186	1.223.403	219	11610	3.646.142	168	4827	2.644.821	150	2982	776.343	328
1880.	6024	2.766.806	495	11320	5.970.341	275	5263	4.913.324	279	4482	3.063.825	1208
1890.	8176	5.202.825	931	10575	7.708.705	355	4646	5.782.351	328	4728	4.506.277	1908

VAPEURS ENTRÉS

En	a Hambourg.			a Londres.			a Liverpool.			a Anvers.		
	Vapeurs	Tonnage.	%	Vapeurs	Tonnage.	%	Vapeurs	Tonnage.	%	Vapeurs	Tonnage.	%
1851.	607	178.859	100	1677	408.050	100	241	154.056	100	305	58.095	100
1865.	1637	672.100	375	3065	1.158.676	284	1121	1.041.310	676	861	328 473	565
1880.	3387	2.180.984	1219	6032	3.830.233	957	2812	3.327.314	2160	3158	2.500.562	4311
1890.	5904	4.614.887	2580	7727	6.549.472	1605	3462	4.956.901	3217	3879	4.257.027	7327

Mouvement commercial de Hambourg (1) avec le Mexique et l'Amérique centrale.

ANNÉE.	IMPORTATION.				EXPORTATION.			
	Tonnes à 1,000 k.	%	Valeur en marks	%	Tonnes à 1,000 k.	%	Valeur en marks	%
1851....	1.858	100	264	100	1.895	100	4.603	100
1861....	6.319	340	2.581	978	—	—	—	—
1871....	21.174	1.140	7.558	2.863	7.648	404	—	—
1881....	30.723	1.654	15.298	6.033	14.923	787	—	—
1885....	44.417	2.391	24.069	9.113	12.600	665	—	—
1886....	45.442	2.446	22.382	8.478	12.963	684	—	—
1887....	44.383	2.389	25.503	9.660	17.253	910	—	—
1888....	41.302	2.223	26.337	9.976	19.055	1.006	—	—
1889....	56.697	3.052	48.149	18.238	26.580	1.403	30.252	657
1890....	54.688	2.943	49.215	18.642	30.970	1.634	34.285	746

TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ EN MARS.

Trois conférences ont été données à Lille. Celle du Docteur Delassus nous a transportés au Mont St-Michel ; avec un guide comme le conférencier c'est une occasion charmante. — Notre Secrétaire-Général-adjoint a continué la série de ces excursions...... en chambre en nous condusant en Sicile et plus particulièrement à Palerme. — Avec le Frère Meunier nous avons fait un pèlerinage à Jérusalem, mais sans prétention, à pied ; en observant les us et coutumes sur notre passage à la suite de notre aimable guide.

Roubaix retrouve les noms du Docteur Delassus et du Frère Meunier et demande à un ami, au Commandant Villebois, de parler sur le Mexique. — Entre temps, on avait fait avec M. Colardeau une excursion en Corse, et l'illusion avait été poussée si loin qu'on croyait même entendre la détonation des carabines de bandits cachés dans la montagne : c'était une vraie page de Mérimée.

Tourcoing a voulu clôturer la liste de ses conférences en se préparant au Congrès, c'est pourquoi M. Merchier a été y raconter comment il avait représenté la Société de Lille à Rochefort et ce qu'on avait fait à ce Congrès.

(1) Ce dernier tableau nous a été communiqué comme pouvant servir de complément à l'intéressante étude de M. Gaston Routier sur le Mexique.

ÉPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891.

MARS.

3 Mars. — AUTRICHE. — Élection au Reichsrath.

5 Mars. — FRANCE. — Marseille. Un immense incendie a dévoré plus de 60 hectares de bois dans la partie comprise dans les territoires de la Motte, d'Aigues et de Cabrières.

7 Mars. — SOUDAN FRANÇAIS. — Prise de Kinian par le capitaine Quiquandon et Trélu, après un siège de quatre mois et demi.

11 Mars. — TERRE-NEUVE. — Arrangement signé à Londres entre la France et l'Angleterre, soumettant à un arbitrage les questions de principe soulevées par la pêche et la préparation du homard au *French Shore*, et prorogeant pour 1891 le *modus vivendi* de 1890.

13 Mars. — TONKIN. — *Le Saghalien* apporte la nouvelle du massacre du résident français à Cho-Bo.

14 Mars. — ALLEMAGNE. — Mort de M. Windthorst, homme d'État, chef du parti catholique au Reichstag, ancien ministre du roi de Hanovre.

17 Mars. — ESPAGNE. — Gibraltar. Catastrophe de l'Utopia, 576 victimes.

20 Mars. — ITALIE. — La Chambre approuve l'adhésion de l'Italie au traité de commerce conclu, le 1er Juin 1890, entre l'Allemagne et le Maroc.

24 Mars. — AFRIQUE ORIENTALE. — Protocole signé à Rome, avec l'Angleterre, délimitant la possession et la sphère d'influence de l'Italie en contact avec les possessions anglaises, sur la côte des Somalis.

26 Mars. — ESPAGNE. — Décision d'arbitrage de l'Espagne dans le différend de délimitation entre la Colombie et le Venezuela.

27 Mars. — BULGARIE. — Assassinat politique à Sofia du ministre des finances Beltcheff.

29 Mars. — INDES. — Graves désordres dans l'Hindoustan.

31 Mars. — MADAGASCAR. — La Chambre des Députés de France vote le projet de loi portant organisation de tribunaux français à Madagascar.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

FRANCE.

La nouvelle méridienne de France : Mesure de la base de Perpignan. — Dans la séance du 8 février à l'Académie des Sciences, M. le général Derrécagaix a présenté, au nom du ministre de la guerre, les résultats de la nouvelle mesure de la base de Perpignan. Nous résumons ci-après cet intéressant mémoire :

Dans une précédente communication, le service géographique de l'armée a fait connaître à l'Académie que le réseau de la nouvelle méridienne de France s'appuie sur les trois bases de Paris, Cassel et Perpignan, dont les deux premières sont nouvelles et dont la dernière appartient à l'ancienne méridienne de Delambre et Méchain. Il lui a rendu compte des résultats obtenus par la mesure de la base de Paris, qui a été tracée dans le voisinage de l'ancienne base de Melun : cette mesure faite avec l'appareil bimétallique du service géographique, étalonné à Breteuil sur le mètre international, a démontré : 1° que la longueur de la base de Melun, calculée, ne diffère que de 1^{m} de la longueur mesurée par Delambre avec l'appareil de Borda; 2° que la base de Perpignan, calculée par le nouvel enchaînement, est supérieure de $0^{m}34$ à la mesure directe, obtenue par le même astronome. On sait, en outre, que, par les opérations de l'ancienne méridienne, la base de Perpignan, calculée à partir de celle de Melun, est inférieure de un tiers de mètre de longueur mesurée, et que, si l'on fait intervenir dans le reseau la petite méridienne dite de Fontainebleau, l'écart est de signe contraire et atteint $1^{m}82$.

En présence de ces désaccords, le service géographique a cru devoir procéder à une nouvelle mesure de la base de Perpignan, et il a fait effectuer cette opération pendant la campagne géodésique de 1891.

La base s'étend le long de la route de Perpignan à Narbonne, entre le Vernet et Salces, sur une longueur de $11,706^{m}40$, nombre donné par Delambre. La mesure a été faite avec l'appareil bimétallique, déjà employé sur la base de Paris.

Les diverses opérations ont été dirigées par M. le lieutenant-colonel Bassot et exécutées, pour la mesure de la base, par M. le commandant Defforges, assisté de MM. les capitaines Couderc de Foulongue, Bourgeois, Dumay, Dumézil et Duplessis;

pour la triangulation, par M. Couderc de Foulongue ; pour le nivellement, par M. Bourgeois.

Il résulte de ces travaux :

1° Que la mesure moderne de la base de Perpignan donne un résultat supérieur de 0m 29 à celui que Delambre a fourni avec les règles de Borda, soit 11,706m 69 ;

2° Que cette nouvelle longueur est inférieure de 5m seulement à celle qui est calculée en partant de la base de Paris.

Cette précision témoigne en faveur de la triangulation de la nouvelle méridienne, établie entre les deux bases et dont le développement embrasse 6 degrés de latitude.

(*Revue du Cercle militaire*).

La grotte de la Coquille. — L'une des grottes de France les plus curieuses, du moins par ses dimensions, est celle de *la Coquille*, dans le département de l'Hérault ; MM. Gaston Gautier, savant botaniste, et E. Rivière, bien connu pour ses nombreuses recherches anthropologiques et paléontologiques, et par la découverte des hommes fossiles de Menton, ont entrepris de l'explorer au point de vue de l'antiquité de l'homme, qui l'a habitée à différentes époques, et des espèces animales qui vivaient dans cette région en même temps que lui.

Cette grotte, en effet, avec tous ses détours et ses couloirs, mesure plus de 1,200 mètres de long. Près de son extrémité, on trouve un lac de 75 à 90 mètres de long, selon la saison, sur 7 à 8 mètres dans sa grande largeur. Ses eaux, dont la profondeur varie entre 2 à 3 mètres, se perdent dans une sorte d'entonnoir qui les conduit dans la Ceste, laquelle coule dans le large ravin de ce nom, à environ 70 mètres plus bas.

La grotte de la Coquille, dite aussi de *Minerve*, mais qu'il ne faut pas confondre avec une autre grotte portant ce nom et qui se trouve à quelque distance de la première, est située sur le territoire du hameau de Fauzan, dans la commune de Cesseras, canton d'Olonzac. Elle est creusée, naturellement, sur le dernier versant méridional de la Montagne-Noire, dans le terrain nummulitique.

Largement ouverte à la lumière, et connue de très longue date, elle n'avait cependant jamais été explorée méthodiquement, ni d'une façon suivie, lorsque M. Gautier s'en rendit propriétaire pour l'exploiter et l'étudier paléontologiquement, ainsi que les grottes voisines, avec la collaboration de M. E. Rivière, afin d'en publier en commun, une fois leurs recherches terminées, les résultats obtenus.

Bien que, par les dimensions de la grotte principale, et par le nombre des autres grottes de la région, ainsi que des dolmens, nombreux également, dont ces deux naturalistes ont constaté l'existence, et même commencé l'exploration, ce travail soit de longue haleine et doive exiger un certain nombre d'années, cependant le temps qu'ils y ont consacré depuis le commencement de l'année 1890, leur a permis de reconnaître dans la grotte de la Coquille trois faits principaux, à savoir :

1° Que cette grotte a été habitée par l'homme à l'époque quaternaire, ainsi que le démontrent d'une façon péremptoire, d'abord la faune que MM. Gautier et Rivière y ont rencontrée, laquelle est caractérisée par les restes d'animaux qui vivaient à la même époque que lui, notamment le *Rhinoceros tichorhinus*, l'Hyène des cavernes (*Hyæna spelæa*), le Lion des cavernes (*Felis spelæa*), le grand Ours (*Ursus spelæus*) et le Renne ; ensuite un certain nombre de silex taillés appartenant à l'époque monstérienne ;

2° Que cette grotte fut habitée par l'homme à l'âge de la pierre polie, ainsi que l'a prouvé la découverte des ossements humains, de fragments de poterie néolithique, voire même d'un vase entier ;

3° Que c'était le repaire d'ours. En effet, à une certaine distance de l'entrée de la grotte, la pioche des explorateurs a mis à découvert des quantités considérables d'ossements d'ours, dont aucun n'a été brisé par l'homme, mais qui sont toujours restés entiers. Ces ossements indiquent par leur développement, non seulement des ours de tout âge, jeunes, adultes et vieux, mais encore des individus de taille très différentes, sinon même peut-être de races diverses. La question n'est pas encore résolue, et ne pourra l'être que lorsque les fouilles, beaucoup plus avancées, auront permis de reconstituer des squelettes entiers.

Quoi qu'il en soit, il est dès maintenant permis d'affirmer l'importance au double point de vue anthropologique et paléontologique, de la grotte de la Coquille, et même des grottes voisines, où les premières recherches entreprises par MM. Gautier et Rivière ont donné des résultats identiques, si ce n'est en ce qui concerne la question du repaire d'ours, qui existe seulement dans la grotte de la Coquille.

Ces recherches prouvent que l'on se trouve en présence d'un véritable village troglodytique, habité par l'homme à différentes époques des temps préhistoriques. Nul doute, par suite, que l'exploration méthodique de ces gisements, poursuivie jusqu'au bout, malgré tout le temps qu'elle exigera, ne conduise ces deux naturalistes à d'importantes découvertes pour l'étude de l'antiquité de l'homme et de la faune quaternaire.

(*Année scientifique*).

AFRIQUE.

L'ascension du Kilima-n'djaro. — Une ascension fort intéressante est celle du Kilima-n'djaro, la plus haute montagne du continent africain, car son sommet le plus élevé est à une altitude qui n'est pas moindre de 6,000 mètres.

Cette ascension, dont le récit a été publié par la *Revue scientifique*, a été effectuée par l'alpiniste autrichien L. Purtscheller (de Salzbourg), et le voyageur allemand Hans Meyer (de Leipzig).

Plusieurs entreprises de ce genre avaient déjà échoué. Si nous rappelons seulement la découverte du mont (faite de loin), en 1848 et 1849 par les missionnaires Rebmann et Krapf, et les essais d'escalade des explorateurs Dedeken, Kersten et Thornton (1861 et 1862), qui s'arrêtaient bien au-dessous de la limite des neiges, nous ne trouverons de sérieux efforts tentés pour gravir le Kilima-n'djaro qu'à partir de 1883. Alors se succédèrent le voyageur Thomson (1883), le naturaliste Johnston (1884), les Autrichiens comte Teleki et lieutenant von Höhnel (juin 1887), qui atteignent tous, mais sans la dépasser, la zone des neiges perpétuelles (4,500 à 5,000 mètres).

On sait que le Kilima-n'djaro n'est pas un pic isolé, mais bien un puissant massif montagneux, long de 100 kilomètres et large de 30. Il est dominé par deux sommets principaux, distants d'environ 15 kilomètres, le *Kibo*, haut de 6,000 mètres, et le *Kimawenzi*, élevé seulement d'environ 5,300 mètres.

Les voyageurs ont dû passer seize jours entiers à une altitude de plus de

4,000 mètres; dans la nuit du 18 au 19 octobre, où l'on bivouaqua vers 4,700 mètres, le thermomètre marqua — 14° ; le 19 au matin, par un beau soleil de 5,930 mètres d'altitude, il remonta à + 10°.

Les résultats de cette pénible entreprise sont les suivants :

1° Ascension de la plus haute montagne d'Afrique : car on est en droit de supposer encore que le Kénia est moins élevé, et le *Ruwenzoni*, récemment découvert par Stanley, entre les lacs Mwutan-Nzigé et Victoria-Nyanza, n'a que 5,500 mètres;

2° Constatation de l'existence, au sommet du Kibo, d'un vrai cratère circulaire, mesurant 2,000 mètres de diamètre et 200 mètres de profondeur. On se demandait, en effet, si le manteau de glace se terminait en dôme continu, en calotte hémisphérique, comme le Mont-Blanc d'Europe, ou s'il se creusait d'une dépression en forme de coupe due aux anciennes éruptions ;

3° Modification de l'altitude. Pour le Kibo, M. Meyer donna le chiffre de 6,000 mètres comme le plus rapproché de la vérité ;

4° Découverte, au fond du cratère, par 5,800 mètres environ d'altitude, d'un véritable *glacier*, formé et alimenté par l'amoncellement des glaces et névées, — pourvus de crevasses et moraines — s'échappant par une brèche ouverte dans le bord occidental du cratère, — descendant, vers le sud-ouest, jusqu'à 5,400 mètres d'altitude, sur les flancs du Kibo — et donnant émission à la rivière Weri-Weri. C'est le plus curieux résultat de l'expédition ; et il n'est pas sans intérêt de bien remarquer ce contraste d'un volcan éteint — situé vers l'Équateur — et portant un glacier dans son immense cratère refroidi.

Il y a lieu aussi de remarquer ce fait intéressant, que pendant le temps, relativement court, qu'à duré l'ascension, on passe du climat de l'Équateur à celui du Pôle, c'est-à-dire qu'on part de la région équatoriale, avec sa riche végétation, sa faune et sa flore particulières, pour arriver, en atteignant les abords du sommet, aux glaces polaires.

(*Année scientifique*).

Congo français. — L'EXPÉDITION DE BRAZZA. — Le *Journal officiel* a publié, le 4 février, des renseignements sur les projets de M. de Brazza. D'après ces notes, fort intéressantes, le gouverneur du Congo n'aurait nullement l'intention, comme on l'avait dit, de pousser une pointe vers le Tchad par la voie de la Sangha. Il se bornerait à préparer sur la Haute-Sangha et sur tout le cours supérieur de l'Oubanghi des postes militaires pour servir d'appui aux tentatives futures de pénétration lente et prudente.

Dans la Sangha, un poste sera créé à Ouesso par 4° 20′ latitude Nord. Il sera occupé par 80 miliciens, commandés par le capitaine Decœur.

Une force égale sera placée à Bangui, sous le commandement de M. l'administrateur Largeau.

En outre, M. Liotard, escorté par 45 Sénégalais, opérera au poste des Abissas, créé au confluent de l'Oubanghi et du M'Bomou.

Il résulte de ces renseignements officiels que M. de Brazza a porté toutes les forces vives de la colonie aux points extrêmes d'occupation française dans la Sangha et l'Oubanghi. Il lui sera facile, avec une pareille base d'opération, de seconder efficacement l'œuvre d'expansion du Comité de l'Afrique française et de reporter beaucoup au Nord la limite des territoires placés sous notre domination.

(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

Possessions portugaises. — La vente des colonies — La dernière crise ministérielle a fait remettre en question, au Portugal, un projet discuté au commencement de cette année, mais aussitôt combattu avec véhémence par la plus grande partie de la presse, qui le déclarait incompatible avec l'honneur national. Il s'agissait de la vente d'une portion du domaine colonial portugais. Au moment où l'on se débattait déjà dans des difficultés financières inextricables, et où le conflit avec l'Angleterre menaçait d'aboutir à une rupture, un député, M. Ferreira Almeida, attira l'attention du gouvernement sur les dépenses exagérées qu'imposaient les colonies d'Afrique et demanda s'il ne vaudrait pas mieux se résigner à se défaire d'une partie de ces possessions improductives, afin de pouvoir, avec le prix de vente, mettre en valeur le reste. Les esprits étaient alors trop excités pour que cette proposition fût discutée sérieusement. Mais aujourd'hui que le différend avec l'Angleterre est tranché, que le calme est à peu près revenu dans les esprits, et que le délabrement des finances exige plus que jamais des sacrifices, plusieurs journaux de Lisbonne ont cru le moment venu de parler de nouveau de l'aliénation de certaines colonies. Ils estiment qu'avant de réduire le revenu des rentiers, de diminuer les appointements des fonctionnaires et d'augmenter les charges des contribuables, il serait équitable et prudent de tirer partie des ressources à la disposition du gouvernement.

Ces suggestions nettement indiquées par un certain nombre de journaux ne paraissent pas devoir être acceptées par l'opinion publique et par le Gouvernement. On comprend très bien qu'un pays aliène quelques petites colonies sans intérêt pour lui et qui ne sont pas assez étendues pour offrir un champ d'expansion à son activité ; mais il ne renonce pas aussi aisément à de grandes et importantes possessions comme le Mozambique, et c'est pourtant du Mosambique qu'il est surtout question dans les articles des journaux. Le jour où le Portugal échangerait contre de l'argent une partie aussi considérable de son domaine d'outre-mer, son prestige dans le monde serait singulièrement affaibli, et il lui resterait peu de chose de la gloire historique dont il est redevable à ses hardis navigateurs d'autrefois. On s'en rend bien compte à Lisbonne, et le sentiment national, susceptible et ombrageux dans sa fierté, ne paraît pas prêt à se résigner aux compromis qu'on lui conseille. Sans doute, la situation financière du Portugal est actuellement fort critique ; mais ce n'est point par l'aliénation des colonies qu'on la relèvera d'une manière efficace et stable. Quelques années, quelques mois peut-être après ce douloureux sacrifice, le mal serait redevenu le même si on n'y remédiait pas dans les causes qui l'ont produit. C'est par des économies sévèrement faites et par une bonne politique financière appliquée avec honnêteté et persévérance que l'on atteindra le but. Le remède tout empirique qu'on propose laisserait le Portugal sans colonies, et il se retrouverait bientôt aussi pauvre et aussi endetté qu'avant de les avoir perdues.

(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

OCÉANIE.

Les Japonais aux îles Urlians. — Les Japonais viennent de s'emparer des îles Urlians, à 300 milles des îles Mariannes. En présence de ce fait, les Espagnols ont décidé l'envoi d'une expédition navale aux îles Mariannes, afin de les protéger contre les visées du Japon.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Le commerce de la France en janvier 1892. — L'Imprimerie nationale vient de mettre sous presse le volume des documents statistiques publiés par l'administration des douanes sur le commerce de la France pendant le premier mois de l'année 1892.

Les importations se sont élevées, du 1er au 31 janvier 1892, à 489.957.000 fr., et les exportations à 239.687.000 francs.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

Importations.	1892	1891
—	—	—
Objets d'alimentation	188.957.000	107.707.000
Matières nécessaires à l'industrie	191.298.000	152.151.000
Objets fabriqués	97.245.000	41.940.000
Autres marchandises	12.457.000	6.845.000
Total	489.957.000	368.613.000

Exportations.	1892	1891
—		
Objets d'alimentation	57.091.000	41.651.000
Matières nécessaires à l'industrie	55.687 000	41.035.000
Objets fabriqués	109.678.000	103.557.000
Autres marchandises	17.411.000	12.300.000
Total	239.867.000	201.543 000

Le commerce de la France avec les autres puissances en 1890 et 1891. — L'administration des douanes s'attache davantage à rendre plus complets et plus rapides les renseignements statistiques qu'elle publie. Elle va faire paraître chaque mois, à partir de l'année courante, dans le Recueil des documents statistiques sur le commerce de la France, des tableaux qui résumeront nos échanges avec les dix pays qui occupent les premiers rangs dans notre mouvement commercial avec l'étranger. Un travail analogue vient d'être fait, à titre provisoire, pour l'année 1891, d'après les taux d'évaluation arrêtés par la commission des

valeurs pour l'exercice précédent. Il a fait ressortir, relativement à l'année 1890, les résultats ci-après :

Importations en France (Commerce spécial).

(En millions de francs).

	1891	1890	en plus.	en moins.
	—	—	—	—
Angleterre.........	620.120	627.387	»	7.258
Allemagne.........	370.703	351.030	19.674	»
Belgique...........	509.127	500.519	8.608	»
Suisse.............	106.770	104.230	2.545	»
Italie..............	112.723	121.877	»	9.154
Espagne...........	415.566	353.752	61.813	»
Turquie	126.214	132.901	»	6.777
États-Unis.........	497.549	317.409	180.138	»
Brésil	85.881	81.840	4.401	»
Rép. Argentine.....	205.565	210.444	»	4.879

Exportations de France (Commerce spécial).

(En millions de francs).

	1891	1890	en plus.	en moins.
	—	—	—	—
Angleterre.........	1.002.710	1.029.762	»	27.013
Allemagne.........	359.420	341.606	17.814	»
Belgique...........	500.910	537.067	»	32.657
Suisse.............	241.935	242.787	»	852
Italie..............	133.920	149.922	»	16.002
Espagne...........	160.506	152.644	12.922	»
Turquie............	51.966	60.340	»	8.374
États-Unis.........	248.903	328.160	»	79.777
Brésil..............	101.592	81.010	20 582	»
Rép. Argentine.....	51.900	103.463	»	51.563

Le commerce de l'Angleterre en 1891. — Les résultats du mois de décembre 1891 n'ont pas changé le caractère général du commerce des mois précédents. Les importations du mois de décembre 1891 se sont soldées par une nouvelle augmentation, surtout en ce qui concerne les denrées alimentaires et les matières textiles brutes ; quant aux exportations, elles ont continué à décroître, notamment les tissus et les métaux.

Les importations des douze mois de l'année 1891 se sont élevées à 435,691,000 liv. st. contre 420,886,000 liv. st. en 1890, soit une augmentation en faveur de 1891 de 14,805,000 liv. st. ou 3,5 %; les exportations des produits anglais ont atteint respectivement 247,272,000 et 263,531,000 liv. st., accusant une diminution pour 1891 de 17,258,000 liv. st., soit 6,2 %.

En réunissant les importations et les exportations, nous trouvons que les chiffres

e 1891 étaient de 682,963,000 liv. st. contre 684,417,000 en 1890. Nous constatons également une diminution de 5,7 % dans le commerce de réexportation, les exportations de marchandises étrangères et coloniales s'étant élevées à 61,797,000 liv. st. en 1891, et à 64,349,000 liv. st. en 1890.

La diminution accusée par les exportations provient en partie de la baisse des prix, des troubles qui ont régné dans l'Amérique méridionale et des mesures protectionnistes prises par certains pays importateurs de produits anglais, notamment les États-Unis d'Amérique.

Comme nous l'avons dit plus haut, cette diminution atteint surtout les fils, les tissus et les métaux, produits qui constituent une spécialité de la Grande-Bretagne et qui jouissent d'une réputation universelle. Les 16 1/4 millions de liv. st. de perte accusée par les exportations totales, 12 1/2 millions appartiennent aux produits précités. Mais cette diminution ne sera que temporaire et les causes qui l'auront occasionnée disparaîtront peu à peu.

La Malle des Indes. — Nos lecteurs savent qu'il a été question vers la fin de l'année dernière de changer le trajet de la malle des Indes et de la faire passer par Ostende, Vienne, Belgrade et Salonique au lieu de suivre la voie Calais-Brindisi.

Il paraît, d'après les débats de la Chambre anglaise, que le changement de trajet ne se fera pas encore cette fois-ci. En effet, le ministre des postes a déclaré que la malle des Indes continuerait à employer la route de Calais-Brindisi ; qu'il s'était mis en rapport à ce sujet avec les gouvernements français et italien et qu'il avait obtenu d'eux une diminution de 182,000 francs sur le prix payé pour le transport de cette correspondance, que la voie de Salonique était indubitablement praticable, qu'elle pouvait procurer une certaine accélération, mais qu'on ne se proposait pas pour le moment d'y recourir.

Le port de Dunkerque. — Le mouvement général du port de Dunkerque a été en février dernier de : 224 navires entrés, jaugeant ensemble 132,996 tonnes et de : 296 navires sortis, jaugeant 131,010 tonnes, soit en tout : 520 navires, jaugeant ensemble 264,006 tonnes, qui ajoutés à janvier, donnent 1,013 navires, jaugeant 546,875 tonnes

Mouvement du port de Marseille en 1890-1891. — VOILIERS ET STEAMERS RÉUNIS. — Entrées et sorties réunies :

1890 : 17,249 jaugeant 9,702,846 tonneaux et portant 5,005,236 tonnes de marchandises.

1891 : 18,079 jaugeant 10,530,020 tonneaux et portant 5,273,291 tonnes de marchandises.

1891 gagne donc au total sur 1890 :

830 comme nombre de navires :

828,774 tonneaux de jauge, soit un gain de 8,6 % par rapport à 1890 ;

272,055 tonnes de marchandises, soit 5,4 % par rapport à 1890.

Mouvement de la grande navigation dans les ports français en 1891. — L'administration des douanes vient de publier les statistiques sommaires et provisoires pour 1891.

Nous en extrayons ce qui a rapport au mouvement des ports pour la grande navigation.

Par conséquent, les chiffres qui suivent représentent seulement les navires allant ou venant de l'étranger, des colonies et provenances françaises et de la grande pêche. Ni le cabotage, ni le bornage, ni la pêche côtière, ni la navigation de plaisance, ni la marine de guerre, ni les relâches ne figurent dans ces tableaux ; on s'explique ainsi les différences entre les résultats qu'ils mettent en relief et ceux que donnent certaines autres statistiques.

Nous prenons donc, d'après les documents recueillis par l'administration des douanes, les chiffres du mouvement des principaux ports, entrées et sorties réunies, pendant les trois dernières années, chiffres exprimés en tonneaux de jauge :

Ports.	1891	1890	1889
—	—	—	—
Dunkerque	1.816.685	1.654.517	1.585.150
Boulogne	1.155.295	1.040.722	826.866
Calais	1.279.782	1.308.229	959.158
Dieppe	744.235	730.766	754.682
Le Havre	3.800.955	2.678.378	3.601.317
Rouen	1.432.433	1.128.478	919.592
Nantes	140.521	119.595	133.135
St-Nazaire	833.878	779.385	676.073
Bordeaux	1.991.165	2.073.687	2.069 428
Bayonne	284.994	258.542	219.521
Cette	1.099.435	1.093.927	1.0[illegible]9.921
Marseille	7.476.813	6.609.810	6.509.421
Nice	155.793	110.766	95.090
Autres ports	2.783.289	2.673.448	2.753.934
Total	25.003.273	22.260.021	22.233.088

On voit là les variations qui sont les conséquences de grandes causes, agissant cependant différemment sur chaque port, comme la crise Argentine à partir de 1890, la mauvaise récolte en 1891 et l'approche des traités de commerce pour la fin de janvier 1892. On pourra aussi y constater l'influence de la création de nouveaux bassins ou de l'approfondissement des abords de certains ports.

Mais on se rendra mieux compte de la part prise par chaque port dans le développement général de la richesse française, par les tableaux suivants qui donnent le prorata de chaque port dans l'ensemble du mouvement français :

Ports.	1891	1890	1889
—	—	—	—
Dunkerque	73	71	71
Boulogne	46	47	33
Calais	51	59	43
Dieppe	30	33	34
A reporter	200	210	181

Report......	200	210	181
Le Havre..............................	152	120	152
Rouen..................	57	51	42
Nantes.............................	6	5	6
Saint-Nazaire........................	33	35	34
Bordeaux............................	80	93	93
Bayonne............................	11	12	13
Cette................................	44	49	48
Marseille............................	299	287	293
Nice................................	6	5	4
Autres ports..........................	112	120	124
Total......................	1.000	1.000	1.000

On voit que trois ports seulement ont suivi une marche ascensionnelle, sans recul, ce qui indique qu'ils sont en une période régulière d'accroissement plus rapide que la moyenne de la France.

1° C'est d'abord Nice qui de 4 p. mille en 1889, remonte à 5 en 1890 et à 6 en 1891. Mais ce mouvement qui présente seulement la 1/200e partie du mouvement total est sans importance.

2° Rouen, de 42 p. mille en 1889, passe à 51 en 1890 et à 57 en 1891 ; cette augmentation est la conséquence des travaux faits pour améliorer ses abords. Son mouvement représente le 1/20e du mouvement total de la France.

3° Pour Marseille, le mouvement est régulier à 293 p. mille en 1889, 297 en 1890, 229 en 1891, et cela sans qu'un travail quelconque ait pu améliorer ses conditions d'exploitation.

EUROPE.

Utilisation de la force du Rhin. — La Société générale d'électricité de Berlin annonce qu'elle a obtenu des quatre pays en cause la concession d'une prise d'eau considérable à Rheinfelden. La force obtenue sera transportée à Bâle et dans les localités voisines. D'un autre côté, un ingénieur de Mulhouse se proposerait de capter à Huningue et Hombourg, au moyen d'un canal de dérivation, une force de 55,000 chevaux qui trouverait son emploi dans la Haute-Alsace et dans le grand-duché de Bade. Jusqu'ici, à part la navigation et quelques moulins, le Rhin n'a servi qu'à produire de l'aluminium. Aujourd'hui, comme on le voit, on va utiliser la force immense qu'il recèle, surtout dans son cours supérieur.

Les relations commerciales entre l'Allemagne et les États-Unis. — On vient d'apprendre que l'exportation de la circonscription du Consulat général des États-Unis à Francfort qui comprend les 14 districts consulaires de l'Allemagne méridionale et occidentale, a diminuée sur l'année précédente de 475 millions de dollars. Ce résultat s'explique par l'application du bill Mac-Kinley, d'une part, qui a rendu plus difficile l'expédition des marchandises aux

États-Unis et aussi par ce fait que pendant la période qui a immédiatement précédé la mise en vigueur des nouveaux tarifs, l'exploitation a été particulièrement active et a de beaucoup dépassé son courant normal.

C'est pour l'industrie textile qu'existe la plus grande différence avec les chiffres de l'année précédente, aussi sont-ce les districts qui exportaient des tissus qui supportent les plus fortes diminutions.

On citera notamment Barmen qui a exporté pour 5,088,000 dollars contre 7,052,000 dollars en 1890 et Crefeld dont l'exportation est descendue de 6,001,000 d. à 4,009,000.

Parmi les autres districts de la circonscription, ont exporté : Aix-la-Chapelle 1,074,000 dollars en 1891 contre 1,099,000 en 1890; Cologne, 2,032,000 contre 2,084,000; Dusseldorf, 1,027,000 contre 1,038,000; Furth, 2,078,000 contre 1,024,000; Francfort, 3,067,080 contre 3,086,000; Keht, 2.018,000 contre 1,090,000; Mannheim, 3,062,000 contre 3,012.000; Mayence, 2,023,000 contre 2,031,000; Munich, 79,000 contre 1,023,000; Nuremberg, 1,084,000 contre 4,029,000; Sonneberg, 3,081,000 contre 3,093,000 et Stuttgart, 1,013,000 contre 1,048,000.

Les produits chimiques qui sont le moins atteints par le bill Mac-Kinley occupent le premier rang, leur exportation s'est élevée de 5,083,000 dollars à 6,020,000. Le district de Mannheim est compris dans ces chiffres pour 2,032,000 dollars contre 1,090,000 en 1890, et celui de Francfort pour 1,044,000 contre 1,041,000.

Les exportations de verrerie se sont également accrues, elles ont passé de 2,037,000 dollars à 3,034,000, sur lesquels Furth est compris pour 1,081,000 contre 90,000 l'avant-dernière année. Les vins et spiritueux ont monté de 1,055,000 dollars à 1,062,000.

La plupart des autres articles importants d'exportation subissent une diminution plus ou moins forte. Les soies et soieries descendent de 6,039,000 à 5,019,000; les toiles, lainages et cotonnades de 4,033,000 à 3,084,000; les fers et aciers de 3,053,000 à 1,087; la quincaillerie et la bimbeloterie de 2,023,000 à 2,009,000; les cuirs et peaux de 1,067,000 à 1,050,000; la passementerie de 1,050,000 à 1,019,000; le houblon de 1,049,000 à 63,000.

(*Frankfurter Zeitung*).

Le commerce de la Russie. — La valeur des exportations de la Russie a rapporté en 1891 17 millions de roubles de plus qu'en 1890, et les importations, par contre, ont diminué de 36 millions de roubles.

AFRIQUE.

L'œuvre de la France en Tunisie jugée par un Allemand. — Les Français sont toujours prêts à se proclamer ignares en matière de colonisation. Tel n'est pas heureusement l'avis de leurs adversaires, et les adversaires ont raison. Trouvez-vous par exemple un journal français qui rende compte des progrès accomplis en dix ans par la France en Tunisie, avec la netteté qu'y apporte cet article du *Fremdenblatt de Hambourg*, dont voici la traduction pour nos lecteurs ?

« Depuis l'occupation de la régence de Tunis, en 1881, par la France, il s'est

produit une évolution graduelle et constante dans la situation économique de ce pays. Lors de la domination beylicale, les Italiens jouaient le premier rôle dans l'État, ils remplissaient tous les postes importants ou de rapport, là où les Tunisiens de naissance ne les possédaient pas. L'italien était la langue des relations commerciales et le commerce était à peu près complètement dans les mains de l'Italie, dont la situation géographique est du reste si favorable à ce point de vue. L'Italie n'a pu se maintenir dans cette situation exceptionnelle. Pas à pas, elle dut reculer devant la concurrence française, qui avait de son côté des capitaux, l'État et la force des armes. Aujourd'hui, après dix ans, elle s'est presque complètement retirée du marché tunisien.

» En 1881, l'importation et l'exportation française s'élevaient à peine à 18 millions de francs.

» En 1885, nous trouvons 36 millions. L'année dernière environ 55 millions. Un bien rapide développement en si peu de temps !

» La loi douanière de 1890 développa d'une façon décisive l'exportation tunisienne vers la France : grâce à celle-ci, les produits de la Régence, jusqu'à une certaine limite, pénètrent en France francs de droits. Il en est résulté que, l'année dernière, l'exportation vers la France atteint le chiffre respectable de 35 millions de francs !

» Les principaux objets d'exportation sont l'orge, le blé et l'huile d'olive. Les deux premiers furent importés en France — environ 1 million de quintaux pour une valeur de 14 à 15 millions de francs. — L'huile d'olive, principalement de qualité supérieure et destinée à la table, atteint 12 millions de kilos et la valeur de 15 millions de francs.

» A cela viennent s'ajouter les éponges pour environ 1 million et demi, des peaux pour environ 1 million, des graines pour 1 million, des cordes, tresses, etc., en alfa, pour 1 million.

» L'importation de la France en Tunisie s'élevait à environ 20 millions de francs. Les principaux articles étaient de la maroquinerie pour 2 millions, sucre 1 million, étoffes 1 million, outils et articles de métal, tissus, passementerie, matériel de construction, jouets, environ 1/2 million.

» Un tel développement des rapports commerciaux des deux pays devait naturellement appeler à sa suite une augmentation des moyens de communication et de transports. Tandis qu'il y a quatre ans, les vapeurs de la Compagnie générale Transatlantique étaient les seuls à faire le service entre Marseille et la Régence, quatre Compagnies françaises : la Société générale des Transports maritimes, la Compagnie Touache, la Compagnie des Vapeurs à hélice du Nord, et la Compagnie des Bateaux du Sud et Sud-Ouest, ont des vapeurs qui touchent à Tunis.

» L'État dut songer à faciliter des relations maritimes aussi actives. Les villes de la côte qui n'avaient, jusqu'ici, que des rades ouvertes et peu sûres vont posséder des quais permettant le débarquement des marchandises en tous temps. Tunis, Bizerte, Sousse et Sfax en seront d'abord dotés. Dans les deux premiers ports, les travaux, commencés depuis plusieurs années, sont prêts d'être achevés. La ville de Tunis, éloignée de la mer de 12 kilomètres, est située à l'extrémité occidentale du Sebcha-El-Bahira. Un canal qui débouchera à La Goulette la mettra bientôt en communication avec la mer. Les môles, le creusage du canal (16 kil.) et du bassin en face de la ville sont presque terminés, et l'inauguration aura lieu sans doute cette année-ci. Chacun comprendra l'importance de tout ceci pour le commerce de la Régence, car jusqu'ici les transbordements multiples des marchandises grevaient celles-ci de frais considérables.

» Une autre création : celle du port de Bizerte, a déjà fait beaucoup parler la presse européenne. Ici c'est un bassin intérieur entouré de montagnes de tous

côtés et par cela même protégé contre toutes les tempêtes, qui va être changé en port par un canal maritime. Ce bassin, d'une superficie de 1,300 hectares, pourra contenir ensemble toutes les flottes du monde ! On a toujours prétendu en France, avec fermeté, que les travaux de Bizerte n'ont aucun but militaire et qu'on n'a en vue que l'importance commerciale de la situation de cette ville, mais ces allégations sont en tous points démenties par les travaux de fortification et d'armement de l'entrée de la passe.

» La presse française a tout d'abord affirmé qu'aucun travail militaire n'y serait exécuté, maintenant que les batteries de côte sont faites et armées, on donne à l'organisation de ce « port ouvert » un caractère purement défensif. — Mais on ne peut donner tort aux Italiens et aux Anglais lorsqu'ils regardent Bizerte d'un œil défiant. Aux ouvrages en terre vont bientôt succéder des constructions plus solides encore, et les sommets des collines seront couronnés de forts qui commanderont la mer, le port et la ville et qui feront de Bizerte une position inexpugnable. Les Italiens trouvent dangereux d'avoir sur leur flanc gauche une place si bien fortifiée, garantissant à une flotte française une base d'opération aussi parfaite contre la Sicile et la Sardaigne. Quant aux Anglais, ils ne craignent pas sans raison de voir s'établir la prépondérance française dans la partie occidentale de la Méditerranée. La position de Bizerte compromet très sérieusement sa route vers les Indes en cas de guerre.

» A la suite des bruits alarmants dont la presse se faisait si souvent l'écho, au sujet des fortifications de Bizerte, le Gouvernement italien se vit obligé d'envoyer une Commission d'officiers en Tunisie. Ceux-ci devaient se rendre compte *de visu* de l'état des choses. Si l'on en croit « l'*Esercito italiano* » qui a certainement des renseignements dignes de foi, le rapport de la Commission a produit, dans les cercles techniques de la Péninsule une impression pénible, et n'est rien moins que propre à apaiser l'inquiétude.

» Les progrès extraordinaires faits par la Régence sous le protectorat français, sont déjà prouvés par le montant de l'importation et de l'exportation donné plus haut. Après que les finances boîteuses de la Régence furent sorties des époques troublées d'antan pour entrer dans une période de calme et d'ordre, on vit s'augmenter peu à peu le budget tunisien. Les recettes attendues pour l'année 1892 (21,433,900 fr.) balancent les dépenses projetées, bien que les constructions de Tunis et Bizerte pèsent lourdement sur le budget et que la Dette publique (140 millions), s'amortisse en 40 ans environ.

» Les deux ports du Nord, qui coûteront de 26 à 30 millions étant terminés, l'on commencera la construction des voies ferrées pour répondre aux besoins de plus en plus pressant des colons. Sans compter le petit chemin de fer de banlieue que possède Tunis, on ne compte dans la Régence que 182 kilom. de voies ferrées, — dans lesquels sont comptés les 62 kil. du tramway de Sousse à Kairouan.

» Un projet complet a été élaboré. Les lignes Tunis-Bizerte et Tunis-Hammamet seront d'abord entreprises, à cause de leur grande importance stratégique ; on construira ensuite les lignes de Tunis-Zaghouan, Sousse-Zaghouan et Sousse-Kairouan.

» L'intérieur de ce pays a de grandes plaines fertiles qui sont restées incultes pendant des siècles et ses montagnes sont riches en minerais. Lorsqu'un réseau bien compris de lignes de chemin de fer parcourra cette contrée, alors on estimera à sa juste valeur la richesse de ce pays délaissé si longtemps, malgré les dons dont la nature l'a comblé si généreusement. La France a sacrifié des millions en Algérie sans arriver à un résultat de bien loin aussi satisfaisant. La prise de la Tunisie ne lui a pour ainsi dire rien coûté, et celle-ci est déjà en état de se suffire. Encore

vingt ans d'un travail sans relâche, et la Tunisie aura plus de valeur que les trois provinces algériennes réunies ».

L'influence européenne et l'esclavage en Afrique. — Nos lecteurs trouveront ci-dessous un curieux extrait de journal des missionnaires de *Kibango* (Pères blancs d'Afrique). Ils verront que le trafic des esclaves continue de plus belle à la barbe des Allemands et des Anglais. Ils verront aussi le respect que la mission a su inspirer aux noirs :

« Rumaliza, qui attend toujours les Allemands pour leur remettre Ujiji et retourner à la côte, va partir, dit-il, dans quatre mois, que ces Messieurs viennent ou ne viennent pas.

» Sur notre demande s'il y avait des esclaves à racheter, on nous répondit : tous sont partis dernièrement à la côte, il y en a bien trente à Rumaliza, mais ils ont été circoncis hier. En effet, quelque temps après, on venait annoncer à Rumaliza, que l'un d'eux était mort. Ces trente enfants ont été bien certainement circoncis par la force. Par ce moyen, Rumaliza les fera passer pour des Islamites. preuves à l'appui. Pour cela, toutes les ruses du diable, ils les ont à leur service, ces maudits Arabes, et ils joueront encore plus d'un tour aux blancs.

» Tipo-Tipo est parti avec plus de mille cinq cents personnes, rien que des esclaves. Restent Bwane, Nzigé et Rumaliza, et leur caravane se composera bien de quatre à cinq mille esclaves aussi. A ce train là, et si, par malheur, on laisse ces Messieurs revenir (comme tout le fait croire), ils enlèveront le peu qui reste auprès des missionnaires. Notre-Dame d'Afrique, au secours de nos populations, nous avons confiance en vous ! !

» Le drapeau de la reine d'Angleterre flotte à Rubenga dans l'Uvira, à l'extrémité N.-O. du lac Tanganika Il y a été planté au mois d'août dernier par M. Shaw, dans un des postes de Rumaliza. Malgré celà, les hommes des Arabes continuent à dire bien haut devant les sauvages que le pays est à eux, et continuent à les exploiter. L'Uzighé n'est troublé que par la visite de nombreux Wangwana, qui y vont journellement voler sur les marchés.

» Rusavja ne se console pas de notre départ de chez lui ; il nous désire vivement et, malgré la promesse que nous lui faisons de notre retour, il n'en veut rien croire. « Restez là, dit-il au P. Moinet, et que tes hommes s'en aillent seuls, alors je te croirai ». Rusavya donne un bœuf en retour du présent du P. Moinet. L'Uzighé a une population à part et très dense, relativement aux autres contrées du Tanganika. Tous, nous désirons reprendre ce point abandonné depuis des années déjà, mais, la mort ravageant nos rangs, nous ne pouvons nous multiplier, c'est à peine si nous pouvons conserver ce que nous avons ».

(*Missions d'Afrique*).

Les richesses commerciales de l'Afrique allemande. — Des nouvelles du Kilima-n'djaro apprennent que le Dr Peters a trouvé d'énormes gisements de salpêtre entre ces montagnes et le volcan Donzo-Ngai (près du lac « Nation-See »). Il aurait aussi trouvé des sources contenant du brôme, du chlore et de l'acide hydro-sulfurique. Le Dr Peters a, paraît-il, fait expédier en Europe du bicarbonate de soude. — Si cette importante nouvelle se confirme, voilà, pour les mines de salpêtre du Chili une concurrence sérieuse que les Allemands n'oublie-

ront pas d'exploiter ; jusqu'ici le commerce du salpêtre était dans les mains de maisons anglaises et françaises, et parmi celles-ci la maison Bordes (qui possède la première flotte de voiliers du monde, entre autres, le cinq-mâts « *La France* »).

AMÉRIQUE.

Le commerce des États-Unis en 1891. — Les tableaux provisoires que le gouvernement des États-Unis vient de faire publier évaluent les importations de l'année 1891 à 165,662,000 livres sterling et les exportations à 194,117,000 livres sterling.

Les chiffres suivants indiquent les résultats obtenus pendant les six années antérieures.

Années.	Importations.	Exportations.
—	£	£
1891................	165.662.000	194.117.000
1890................	164.664.000	171.511.000
1889................	154.104.000	165.421.000
1888................	145.082.000	138.352.000
1887................	141.764.000	143.060 000
1886................	132.686.000	142.681.000
1885................	117.574.000	137 650.000

Comparativement aux importations de l'année 1890, celles de l'année 1891 accusent une augmentation de un million de livres sterling. Mais il y a lieu de rappeler que les importations de 1890 ont été grossies par les envois considérables faits avant la mise en vigueur du Mac-Kinley-tariff. Si nous mettons en parallèle les chiffres de 1891 avec ceux de 1889, les importations de l'année dernière donnent une plus-value de plus de onze millions cinq cent mille livres sterling.

L'augmentation des importations provient en partie des sucres, des peaux, des thés, des mélasses et des cafés, produits qui sont exempts en vertu du nouveau tarif. Quelques articles sont en perte, par suite des taxes prohibitives dont ils sont frappés. D'autres, enfin, se soldent par des différences en plus, malgré le relèvement du régime douanier. Celui-ci a eu pour effet de renchérir le coût de la vie aux États-Unis, ce qui a permis l'importation de certains produits venant de pays travaillant dans des conditions plus économiques. La différence de prix a compensé le rehaussement des taxes.

En ce qui concerne les exportations de 1891, elles fournissent une plus-value de vingt-trois millions six cent mille livres sterling sur celle de 1890, dont dix-huit millions de liv. st. proviennent des céréales et quatre millions cinq cent mille du coton brut. Il y a également augmentation pour le coton et le fer manufacturés, mais elle est largement compensée par la diminution accusée par les articles de provision, le bétail et les huiles minérales.

La culture de la vigne au Brésil. — La culture de la vigne commence à prendre un développement important au Brésil, où elle est favorisée par la

nature du sol et la température. L'île des Marinheiros, située en face de la ville de Rio-Grande du Sud, est un des endroits les mieux appropriés ; les récoltes y sont abondantes : celle de l'année dernière a produit plus de 1,000 pipes de vin. Cette année, la récolte n'a pas dépassé 600 pipes, à cause de la sécheresse ; mais le vin surpasse en qualité celui des années précédentes ; on en a la preuve dans le prix élevé qu'il a atteint : il se vend 200,000 reis la pipe dans l'État de San-Paulo, et 280,000 à Bahia.

(Revue française).

Le Chili et la Bolivie à Antofagosta. — Traité. — A la suite de la guerre de 1879-83 entre le Chili, le Pérou et la Bolivie, cette dernière, vaincue, céda au Chili la province d'Antofagosta, à titre provisoire. Cette cession fermait à la Bolivie tout accès vers la mer, et le titre provisoire du traité semblait transformé en fait définitif. La révolution du Chili a redonné de l'espoir à la Bolivie, et, en effet, le parti congressiste, alors qu'il avait son centre à Iquique, s'était vu dans la nécessité de ménager le gouvernement bolivien. Aujourd'hui que la victoire est restée au parti congressiste, ce dernier vient de réaliser ses promesses en signant un nouveau traité avec la Bolivie. Cette convention confirme d'abord l'ancienne, en ce sens que la Bolivie reconnaît définitivement la souveraineté du Chili sur la province d'Antofagosta ; mais en revanche, le Chili cède à la Bolivie le libre droit de transit commercial par le port d'Antofagosta ; il lui reconnaît, en outre, le droit d'établir des douanes sur ses frontières, sans autres restrictions que celles arrêtées lors de l'armistice de 1883.

III. — Généralités.

Départ de l'explorateur Desfontaines. — Après une série de brillantes conférences à Nantes, Rochefort, Lille, Paris, Roubaix, Tourcoing, le Havre, Toulouse et Saint-Nazaire, M. Jules Desfontaines, l'explorateur bien connu, vient de s'embarquer à Saint-Nazaire pour la Havane, sur le *Lafayette.*

Son voyage durera plusieurs années.

Il est chargé d'une mission du ministère de l'instruction publique à l'effet de recueillir des collections scientifiques. Son itinéraire comprend : Cuba, le sud des États-Unis, les Sandwich, le Japon, Java, Borneo, la Nouvelle-Guinée, les îles Salomon.

Tous nos vœux accompagnent le sympathique voyageur.

Les courants de l'Atlantique. — Dans la séance de l'Académie des Sciences du 8 février, M. le prince de Monaco, membre correspondant de l'Académie, a présenté à la docte Assemblée les résultats de ses recherches scientifiques sur les courants de l'Océan Atlantique, dans ses différents voyages sur le yacht l'*Hirondelle.* On sait que le prince de Monaco a eu pour collaborateur M. le baron Jules de Guerne, un membre de la Société de Géographie de Lille, dont nous applaudissions récemment la très instructive conférence sur les Açores.

On ne lira pas sans intérêt le compte rendu de cette séance de l'Académie des Sciences, dans laquelle M. le prince de Monaco a soumis son mémoire :

« Le prince de Monaco présente une carte gigantesque, qui tient tout un panneau

de la salle, des courants de l'Antlantique Nord. Cette carte résume les résultats fournis par les flotteurs jetés à la mer il y a dix ans. Des 1,675 flotteurs lancés sur différents points de l'Atlantique entre l'Europe et l'Amérique, 226 ont été renvoyés au prince par les gouvernements des divers pays où ils avaient atterri. Du parcours généralement bien précisé de ces flotteurs, on déduit que le mouvement des eaux superficielles constitue un tourbillon qui a son centre à l'ouest des Açores. Les eaux tournent ainsi dans tout le bassin de l'Atlantique, descendant la côte d'Afrique, traversant le bassin comme les alizés et remontant du côté des Aulettes, des Bermudes, etc. Le déplacement des flotteurs a été d'environ 4 milles par vingt-quatre heures, 5 milles entre les Açores, la France, le Portugal. Dans la moitié orientale de l'arc, de 6 milles par vingt-quatre heures. C'est donc la moitié occidentale du tourbillon océanien qui marche avec le plus de vitesse, ce qui s'explique d'ailleurs par diverses raisons énumérées par le prince de Monaco.

» Plusieurs des flotteurs jetés à la mer en 1886 ont été placés sous les yeux de l'Académie ; il en est un qui est resté dans l'Atlantique pendant cinq ans. Ce sont de grosses sphères en cuivre entourant une sphère en verre ; sur ce dernier l'enveloppe de cuivre est rongée presque totalement, sans doute par l'effet chimique de l'eau de mer. »

Une ville au fond d'un lac. — A l'occasion de l'expédition de M. Pertsow au Thibet, il a été question d'une ville perdue au fond du lac Issyk-Koul. Voici ce que le *Caucase* dit de cette découverte :

Le territoire du Sémiretchié est l'une des contrées les plus intéressantes de l'empire au point de vue archéologique. On y trouve d'antiques cimetières, des pierres avec de mystérieuses inscriptions, des ruines de villes entières. En creusant le sol on trouverait des monuments plus intéressants encore ; or, hormis plusieurs cimetières nestoriens trouvés il y a cinq ans dans le district de Pischpek, rien n'a encore été exploré. L'endroit le plus intéressant est cependant le lac Issik-Koul lui-même, avec sa ville noyée, dont la tradition populaire parle depuis longtemps. Les savants avaient mis en doute l'existence de cette ville, mais ils avaient tort.

Les annalistes chinois avaient constaté déjà l'existence, sur les bords de l'Issik-Koul, d'une ville habitée par les Ousouns et dont le nom était Tchigou ou Tchigoutchin, éloignée de 300 verstes d'Aksou, le chef-lieu du Turkestan oriental. D'autre part, on voit indiqué sur la carte de l'an de grâce 1374, dite carte *catalane*, un monastère nestorien situé sur la côte septentrionale du lac et dont on n'avait retrouvé jusqu'ici aucune trace sur terre ferme. De plus, le lac rejette à certains endroits des objets qui ne peuvent point provenir des populations qui habitaient ces parages dans les derniers siècles et qui étaient de race Kirghize. La littérature chinoise a tout à coup cessé de parler de la ville de Tchigou, ce qui a fait supposer que celle-ci a péri à la suite d'une perturbation géologique.

Il y a deux points sur les bords du lac Issik-Koul où l'on trouve des restes de la ville submergée : Touraiguyr et Koïssar.

(*Revue Française*).

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL-ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 29 avril 1892.

Présidence de M. Paul CREPY, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

Prennent place au bureau : MM. Quarré-Reybourbon, Secrétaire-Général-adjoint; Van Hende, Bibliothécaire ; Eug. Delessert, Membre du Comité d'Études, et le Docteur L. Carton, Membre correspondant.

Nouveaux Membres. — L'Assemblée ratifie l'admission de 50 nouveaux Membres présentés au Comité d'Études, depuis la dernière Assemblée générale.

Exposition internationale alpine. — Le Président a reçu une invitation à participer à l'Exposition internationale alpine organisée par le Club alpin, à Grenoble, en août 1892.

Congrès archéologique d'Anvers. — L'Académie archéologique d'Anvers célébrera, le 10 août, le cinquantenaire de sa fondation. Elle organise, pour cette date, le huitième Congrès archéologique. La Société, invitée à y prendre part, y sera représentée par M. Eug. Delessert.

Congrès des Sociétés savantes. — Une circulaire ministérielle informe que le Congrès annuel des Sociétés savantes s'ouvrira à la Sorbonne le 7 juin prochain. Le 10 juin, la séance de clôture sera présidée par le Ministre de l'Instruction publique. Les Sociétaires qui désirent y prendre part devront en informer le Président avant le 10 mai.

Fêtes de Madrid. — La ville de Madrid célèbrera, en septembre 1892, le quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. Le Duc de Mandas, Ambassadeur d'Espagne à Paris, a invité M. le Président à faire partie de la Commission qui se forme à Lille, au Consulat d'Espagne, dans le but de recruter des adhérents à l'Exposition qui aura lieu à Madrid à cette occasion. M. Paul Crepy a accepté, et il est heureux d'annoncer que Mgr Dehaisnes, Membre de notre Comité d'Études, a été, à l'unanimité, nommé Président de cette Commission.

Congrès de Géographie de 1892. — M. le Président donne lecture d'une lettre de M. Paul Cambon, Ambassadeur de France à Constantinople, qui accepte la présidence du Congrès ; il rappelle que M. Pierre Foncin en a accepté la vice-présidence.

Les réponses favorables, envoyées par les Sociétés et les Géographes invités au Congrès, arrivent nombreuses et font bien augurer de son succès.

Membres correspondants. — M. Torres Campos, Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Madrid, et M. Du Fief, Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Bruxelles, remercient de leur nomination de Membres correspondants.

Renouvellement du Bureau. — Le Comité d'Études, dans sa séance du 30 janvier, a procédé au renouvellement du Bureau pour 1892.

Ont été nommés :

Président	MM. Paul Crepy.
Vice-Présidents	Bossut. Brunel. Faucher. Fr. Masurel.
Secrétaire Général	A. Merchier.
Secrétaire-Général-adjoint. Archiviste...	Quarré-Reybourbon.
Secrétaire	H. Crépin.
Bibliothécaire	Ed. Van Hende.
Trésorier	Aug. Fromont.
Trésorier-adjoint	Duflos-de Mallortie.

Finances. — Lecture est donnée du compte rendu financier de l'année 1891.

Recettes	Fr. 22.434	47
Dépenses	19.391	71
Solde	3.042	76

Ce résultat serait très satisfaisant, s'il n'était dû à l'imprimeur une somme, non encore réclamée, de 4.500 francs.

La dernière Assemblée générale avait chargé le Comité d'Études de rechercher le moyen le plus pratique pour couvrir les dépenses supplémentaires que nécessitera le Congrès. Le Comité propose qu'un reçu de cinq francs soit présenté à tous les Sociétaires, en même temps que le reçu de la cotisation de 1892, et que les Membres qui paieront ces cinq francs reçoivent le compte rendu des séances du Congrès.

L'Assemblée générale adopte à l'unanimité cette proposition.

Don. — M. Paul Crepy a offert à la Société la statue en bronze du Général Faidherbe, réduction à 0,64 de l'œuvre remarquable de notre compatriote le sculpteur Noël, érigée à Bapaume en septembre dernier. L'Assemblée entière remercie son Président de cette nouvelle marque de générosité envers la Société.

Excursions. — La Société de Géographie de Valenciennes demande l'autorisation de participer aux excursions organisées par la Société. L'assemblée acquiesce à cette

demande, pour les excursions pour lesquelles le nombre des excursionnistes n'est pas limité ; les adhésions devront être parvenues au Secrétariat de la Société cinq jours avant la date fixée au tableau général des excursions.

Le Comité d'Études pourra offrir, comme témoignage de reconnaissance, des médailles de la Société aux chefs d'établissements qui auront autorisé des groupes d'excursionnistes à les visiter.

Conférence. — La dernière conférence de la saison aura lieu le jeudi 12 mai ; M. le Docteur Th. Barrois, Professeur agrégé à la Faculté de Médecine, parlera de son dernier voyage en Syrie et notamment des ruines de Palmyre.

Nécrologie. — M. Paul Crepy annonce avec regret la mort de M. Victor Pouchain, ancien maire d'Armentières et délégué de la Société de Géographie dans cette ville.

Communication. — M. le Président présente à l'Assemblée M. le Docteur L. Carton, Médecin-Major au 19e chasseurs, Membre correspondant de la Société. M. Carton, qui a séjourné six ans en Tunisie, nous avait entretenus plusieurs fois déjà des résultats de ses fouilles dans le Sud de la Régence. C'est le compte rendu de sa dernière mission (1891), qu'il a communiqué à l'Assemblée. Cette communication, qui a vivement intéressé l'auditoire, sera reproduite dans le Bulletin.

La séance est levée à dix heures.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

L'EXPÉDITION DE CRAMPEL VERS LE LAC TCHAD

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille,
le 3 Décembre 1891,

Par M. HARRY ALIS, Secretaire-Général du Comité de l'Afrique française.

M. Paul Crepy, Président de la Société, après avoir ouvert la séance, s'exprime en ces termes :

Ai-je besoin, mes chers collègues, de vous présenter M. Harry Alis ? Tous vous le connaissez par un magnifique travail « A la conquête du

lac Tchad », tous vous savez par quels efforts, avec quelle énergie, il a organisé cette mission au cours de laquelle Crampel, le vaillant Crampel, a trouvé la mort..... Quand cette nouvelle nous est parvenue, la France entière fut plongée dans une grande tristesse, elle fut surtout terrible pour M. Harry Alis qui était l'ami intime de Crampel; aussi, tandis que d'autres se décourageaient, lui, puisant dans ce malheur une force nouvelle, organisa pour faire triompher le plan conçu et élaboré par Crampel, une nouvelle expédition dirigée par M. Maistre.

M. Harry Alis est secrétaire du Comité de l'Afrique française ; à lui revient l'honneur de l'organisation de cette mission si intéressante et si indispensable aux intérêts de la France.

Je prie M. Harry Alis de prendre la parole.

Conférence de M. Harry Alis.

Mesdames, Messieurs,

Je dois en débutant remercier Monsieur le Président des paroles trop élogieuses qu'il a bien voulu me consacrer, et j'espère que si mon talent oratoire n'est pas à la hauteur de ces éloges, vous voudrez bien ne tenir compte que du zèle et de la conviction qui m'animent.

C'est en effet un grand, mais périlleux honneur, que le Comité de « l'Afrique française » m'a fait, en me déléguant pour exposer le but de ses efforts.

L'idée qui a présidé à la création du Comité de l'Afrique française, est née de l'examen d'ensemble de la question africaine.

Ce n'est pas par un hasard fortuit que vous voyez les nations civilisatrices de l'Europe faire à l'heure présente dans le continent noir des efforts si énergiques et parfois si pénibles, ce sont des considérations sociales et économiques de la plus haute importance qui se sont imposées aux mêmes heures à toutes les nations européennes. Et c'est pourquoi, dans les atlas, vous voyez les teintes qui représentent les zones d'influence des États européens, se développer peu à peu et se rejoindre au milieu des cartes.

Dans cette sorte de course aux conquêtes, la France a certes tenu son rôle. On peut se reprocher certains abandons regrettables; néanmoins il faut constater, dès le début, les résultats acquis : nous

avons étendu notre influence à Madagascar, nous avons ajouté la Tunisie à l'Algérie ; il existe aujourd'hui un Congo et un Soudan français.

Néanmoins, il reste encore de vastes territoires — et parmi les plus riches — à placer dans la zone d'influence des nations civilisées. Or, la France semblait désignée pour avoir la part la plus belle dans ce partage ; elle était doublement désignée parce qu'elle avait en Afrique les établissements les plus anciens et les plus solidement constitués, parce que, d'autre part, justement les territoires à partager se trouvent placés pour ainsi dire au centre de ses possessions.

La pensée devait donc venir de constituer un vaste empire colonial français, comprenant l'Algérie et la Tunisie au Nord, le Soudan à l'Ouest, le Congo au Sud.

Cette pensée hantait depuis longtemps l'esprit d'un jeune homme dont je puis dire, dont j'ai le droit de dire, que le nom est dès maintenant inscrit au registre de nos gloires ! (*Applaudissements*).

Crampel encore très jeune, à peine son âge dépassait-il vingt ans, était parti pour le Congo français. Là, il avait demandé à se charger d'une mission dans le pays redouté des Pahouins. On avait assez froidement accueilli sa demande. Tenant à faire quand même œuvre utile, il était parti et avait accompli cette mission qui, tant au point de vue géographique que politique, présente un intérêt réellement considérable.

Attaqué au retour, il fut obligé de faire à pied trois cent cinquante kilomètres, portant sur son dos la petite Pahouine Niarinzhe. Il revint alors en Europe où il dut subir à l'hôpital-militaire une opération extrêmement grave. Il se maria avec une jeune personne tout à fait digne de lui. Mais, même le bonheur trouvé dans cette union longtemps rêvée ne lui avait pas fait abandonner son généreux dessein.

C'est à ce moment même qu'il écrivait cette lettre dans laquelle il développait son programme, et disait d'une façon nette et énergique de quelle manière il comptait mettre à exécution les grandioses projets qu'il avait formés :

« Mon intention est d'aller du Congo français à l'Algérie en passant par le lac Tchad et l'Ayr. Je désire partir du coude nord de l'Oubanghi. Pour cela, j'irai de Loango à Brazzaville. De cette dernière station, je remonterai le Congo, puis l'Oubanghi, soit en vapeur, soit en pirogue.

» A partir du coude nord de l'Oubanghi, j'entrerai dans une région

complètement inconnue. Je compte monter entre 16° et 19° longitude Est, jusqu'aux affluents du Chari, descendre un de ces affluents jusqu'à environ 13° ou 14° longitude Est et 11° ou 12° latitude Nord. A ce moment, si je ne prévois aucun obstacle insurmontable, j'irai à Kouka et traiterai avec le sultan de Bournou. Dans le cas contraire, je me dirigerai vers le Baghirmi et le Kanem. Toutes les routes, d'ailleurs, me ramènent vers Kouka. Je tâcherai de n'y arriver qu'après avoir étudié la zone marécageuse du Tchad.

» De Kouka, je désirerais pouvoir renvoyer à la côte une partie de ma troupe. Je ne garderai que le minimum d'escorte nécessaire pour la traversée, guidé par Ischekkad, je partirai pour Agadez, puis pour l'Ahenet.

» Les résultats à obtenir sont de deux sortes : géographiques, politiques.

» Au point de vue géographique, nous avons à étudier la grande zone inconnue qui s'étend au nord de l'Oubanghi. C'est le dernier *blanc* important à remplir dans la carte d'Afrique. On peut considérer cette région comme le centre orographique de l'Afrique.

» Vers le Tchad, nous couperons les itinéraires de Barth, de Nachtigal et de quelques autres voyageurs. Cela permettra vérification et mutuel contrôle. Du Tchad à Agadez nouvelle région presque inconnue. Enfin nous n'avons des données que « par renseignements » sur le pays des Touareg de l'Ouest.

» J'arrive aux résultats politiques, qui sont pour moi les plus importants. Je m'efforcerai de jalonner ma route de traités, de les échelonner à tous les degrés de latitude, de manière à établir une ligne française continue entre les possessions françaises du Congo, du Soudan et de l'Algérie. Je me donnerai tout entier à cette entreprise, mais aussi avec la plus entière loyauté, sans chercher à me prévaloir de résultats que je n'aurais pas réellement obtenus, en sauvegardant à tout prix le renom de loyauté et de bonne foi que jusqu'ici les Français ont su garder en Afrique comme partout. Vous me connaissez assez pour savoir que je n'userai qu'à la dernière extrémité et seulement pour des mesures de salut, de l'armement que j'emporte.

» La France a de grands devoirs envers elle-même à remplir en Afrique. Elle doit aux générations futures de ménager un champ d'action à leur expansion.

» Elle doit enfin se hâter de réclamer sa part dans le partage du continent noir. Or, quelle doit être cette part ? Nous avons laissé les

autres nations à peu près libres d'agir — quels que fussent nos droits antérieurs — à l'Est et au Sud de l'Afrique. Nous avons concentré notre action sur l'Ouest, le Centre et le Nord-Ouest. Nous avons là, déjà, trois possessions importantes : l'Algérie-Tunisie, le Sénégal et le Congo, qui toutes les trois tendent à s'agrandir vers le lac Tchad, devenu pour ainsi dire le point géométrique de leur union. Notre devoir est de réaliser cette union. Il n'y a pour cela qu'un assez mince effort à faire : au Nord, établir par l'occupation du Touat notre domination sur le Sahara ; à l'Ouest, continuer notre pénétration dans la boucle du Niger et vers Tombouctou ; au Sud, développer notre ligne de postes, de l'Oubanghi jusqu'au lac Tchad. Les deux premiers actes de pénétration peuvent être le fait de l'action directe du gouvernement, mais il en est autrement au Sud, où, si nous n'agissons pas avec rapidité, les Allemands de Cameroun ou les Anglais de la Bénoué, avançant vers l'Est, nous couperont la route, il faut donc agir et agir sans tarder......

» En dehors des résultats directs qu'il peut avoir, mon voyage sera — que je réussisse ou que je meure — le symbole de ce que la France doit exécuter dans l'avenir. En France on ne se passionne point pour des théories compliquées, il faut une formule simple et un fait qui la synthétise, la concrétise pour ainsi dire. Eh bien, la réunion sur les bords du Tchad de nos possessions de l'Algérie-Tunisie, du Soudan français et du Congo, sera cette formule et mon voyage sera le fait symbolique. »

Voilà donc quelles étaient les idées de Crampel : Pour les exécuter il fallait deux choses : des ressources matérielles et des collaborateurs.

Les ressources......, elles sont assez difficiles à trouver en France où l'on n'est pas habitué à s'occuper d'entreprises privées d'intérêt public, d'autant plus difficile qu'il était indispensable d'observer la plus complète discrétion, afin de ne pas donner l'éveil à nos concurrents ; néanmoins, nous parvînmes à réunir une centaine de mille francs, ce qui était suffisant pour le commencement de l'exploration. Crampel put organiser son expédition. Quant aux collaborateurs, il les trouva sans peine. C'était une question beaucoup plus simple. Deux des compagnons sont partis de France avec lui, ils l'ont suivi jusqu'au bout........ peut-être jusqu'à la mort. Ce sont *Orsi* et *Lauzière*.

Vous me permettrez, Mesdames, Messieurs, de saluer ici en passant la mémoire de Lauzière, c'était un jeune ingénieur plein d'avenir, un

cœur simple et généreux. Lorsque la fatale nouvelle de sa fin parvint en France, son père vint me trouver... Veuillez, Messieurs, excuser mon émotion... et me tendant la main, il me dit : « Il était notre unique espoir et je le pleurerai toute ma vie, mais je suis fier de penser que jusqu'à la fin il a été fidèle à la tâche qu'il s'était assignée et au chef qu'il avait choisi ». (*Applaudissements*).

J'affirme, Messieurs, que lorsque dans de telles circonstances des paroles pareilles peuvent être prononcées, nul n'a le droit de dire que l'ère des grandes choses est passée !...

Nous avions pensé, en vue des difficultés inhérentes aux régions à traverser, à donner à Crampel des compagnons qui pussent être pour lui des interprètes dévoués et acclimatés.

Vous avez peut-être entendu raconter l'histoire de la petite Pahouine :

Crampel ne sachant trop, au cours de son premier voyage, comment il pouvait s'y prendre pour gagner la confiance des indigènes, avait imaginé de leur raconter un jour, qu'il était venu pour se marier ; le père de Niarinzhe la lui donna alors pour femme, en lui disant qu'un grand chef tel que lui devait avoir une femme de chacun des pays qu'il traversait. La Pahouine Niarinzhe était alors une enfant de huit à neuf ans...

Déjà cette petite Pahouine Niarinzhe qui, très rapidement, s'était civilisée avec cette facilité d'adaptation particulière aux enfants nègres, lui était très dévouée et pouvait l'aider dans la région des fétichistes. Nous avions cherché à le pourvoir d'autres compagnons pour traverser les pays musulmans.

Crampel fit, dans ce but, le voyage d'Alger ; là il recruta un Kabyle, étudiant en médecine, qui pouvait à la rigueur servir de médecin. Il obtint aussi l'autorisation d'emmener le Targui Ischekkad.

Les Touareg (pluriel de targui) sont une nation que nous devrions connaître mieux puisqu'elle a déjà joué un rôle vis-à-vis de la France, et qu'elle sera assurément, dans un avenir prochain, appelée à en jouer un plus grand encore.

Ce sont les habitants du centre du Sahara, ils sont d'une race très noble, dont M. Duveyrier a été presque seul jusqu'ici à nous faire connaître quelques caractères : justement à cette époque, quelques Touareg de l'Ouest avaient été amenés à Alger dans des circonstances qui constituent un véritable roman, mais qu'il serait trop long de vous raconter en détail. A la suite d'une razzia tentée dans le sud de

l'Algérie, ils avaient été surpris et faits prisonniers, puis conduits à Alger ; là les autorités les conservaient depuis assez longtemps, fort embarrassées d'ailleurs de cette capture.

On avait d'abord espéré entrer en relations avec les Touareg et pour y parvenir, on offrit au chef de lui rendre les prisonniers, s'il consentait à venir en Algérie. Mais le chef répondit fièrement qu'il considérait ses enfants comme morts, et que c'était une raison de plus de haine qu'il avait contre les chrétiens.

Ce début n'avait pas encouragé à continuer les pourparlers et l'on ne savait trop que faire. On ne pouvait pas fusiller à brûle-pourpoint les prisonniers arrêtés en flagrant délit de pillage, ni les relâcher, ce qui eût été considéré comme un acte de faiblesse.

C'est alors que Crampel demande pour compagnon le plus intelligent d'entre eux, le seul d'ailleurs qui parlât couramment l'arabe, Ischekkad.

Vous auriez pu le voir à Paris, soit à l'Exposition où on l'avait amené pour quelques jours, soit lorsqu'il y habita pendant trois mois, en attendant le départ de la mission.

C'était une personnalité très curieuse.

Les Touareg vivent constamment avec un voile devant le visage, ils considèrent comme une indécence de se dévoiler ; or, un jour qu'en faisant un faux mouvement il se découvrait le visage, Mme Crampel, qui est une artiste de grand talent, remarqua ses traits et put ainsi le reproduire de mémoire.

Ischekkad était un être remarquablement intelligent, distingué dans toute l'acception du mot. Je l'ai vu plusieurs fois assister à des dîners de cérémonie et il n'a jamais commis aucune faute contre le goût. Pour boire et pour manger, il soulevait son voile.

Comme on ne connaissait aucunement l'Ahmet, d'où il venait, on lui avait demandé la configuration de ce pays Sur sa prière, on lui donna de l'eau et du sable et il fit une carte en relief véritablement remarquable. On se demanda pourtant s'il avait tenu bien compte des proportions, et afin de s'assurer de la régularité de ce dessin, on lui dit : « faites-nous le plan des environs du fort où vous faites quelquefois une promenade ».

Il dressa cette carte en relief si exactement, que l'on en dut conclure que puisqu'il avait pu reproduire le relief d'un pays qu'il connaissait à peine, il avait dû faire encore plus parfaitement celui de son propre pays.

Vous comprenez combien un tel homme pouvait être précieux pour Crampel. Il avait d'ailleurs absolument compris de quoi il s'agissait, et s'était épris pour le voyage d'un enthousiasme presque égal au nôtre.

Crampel avait donc réuni tout son personnel. La mission s'embarqua le 10 mars 1890 et toucha au Sénégal. Là, deux hommes remarquablement intelligents, qui occupaient une situation honorable, MM. Biscarrat et Nebout, lui demandèrent à partir avec lui : c'était une chance très précieuse dont il s'empressa de profiter.

Crampel arriva ainsi à Loango. Là, il trouve la grande route de terre du Congo français tracée pour le transport des marchandises à dos d'hommes jusqu'à Brazzaville, capitale de l'intérieur. La mission suivit cet itinéraire. A Brazzaville elle s'embarqua sur un vapeur, remonta le Congo, puis l'Oubanghi et s'arrêta un peu au coude nord de cette rivière.

Après avoir fait la reconnaissance du pays, et notamment en avoir fait un relevé géographique extrêmement précieux, auquel collabora M. Lauzière, et qui fut soumis à l'Académie des Sciences, la mission s'engagea dans l'inconnu ; depuis on n'a eu que très rarement de ses nouvelles. D'abord, on reçut quelques indications favorables ; on affirmait que la mission avait atteint des pays musulmans, et qu'elle y avait été bien reçue ; puis coup sur coup arrivèrent de tristes messages : on apprit la mort d'Orsi, celle de Lauzière, enfin, tout à coup on apporta la nouvelle du massacre de la mission. — Sur ce point il est tout à fait nécessaire que l'opinion publique soit fixée. On a lu dans les journaux toutes sortes de récits ; il ne faut pas leur accorder plus de crédit qu'ils n'en méritent. La vérité, actuellement, nul ne peut la dire.

Nous n'avons qu'un document sérieux, c'est le rapport de M. Nebout. Voici ce qu'il raconte : la mission avait quitté le coude nord de l'Oubanghi ; Crampel partit en avant avec quelques compagnons, parmi lesquels se trouvaient Lauzière, Ischekkad, le Kabyle et la petite Niarinzhe, et arriva, en traversant des régions absolument inconnues, jusqu'à une rivière, affluent du Chari. Il trouva là des musulmans et reçut un bon accueil. On constate d'abord que Crampel avait dès le premier moment montré la bonne route, la seule route à suivre, puisque s'il est mort, ce qui est heureusement douteux, c'est qu'il a été assassiné comme il aurait pu l'être à Paris sur le boulevard extérieur ; mais sa mission n'a pas été attaquée par les indigènes,

tandis que jusqu'ici les missions anglaises, allemandes, la mission Fourneau, toutes les autres missions en un mot, ont eu à livrer de véritables combats pour marcher vers le lac Tchad.

Crampel était donc à l'endroit nommé El Konti quand il envoya M. Lauzière à la rencontre de ses compagnons, pour leur dire de le rejoindre.

Malheureusement M. Lauzière mourut en route. Il était tellement fatigué, il avait tellement travaillé que sa constitution ne put résister à une attaque de dyssenterie.

A ce moment, l'expédition était divisée en deux tronçons : une avant-garde, commandée par Biscarrat, et l'arrière-garde que commandait Nebout et qui ne s'était guère éloignée de l'Oubanghi.

La position était la même lorsqu'un mois plus tard, un enfant noir, nommé Bouiti, arriva jusqu'au camp de Biscarrat et raconta que Crampel avait été assassiné ainsi que le Kabyle.

Il y avait alors auprès du camp de Biscarrat, un certain nombre de musulmans venus, soi-disant, pour porter ses charges. Subitement, ils se jetèrent sur lui et le massacrèrent ainsi que le négrillon Bouiti. Les Sénégalais de l'escorte furent faits prisonniers. L'un d'eux parvint à s'enfuir et vint raconter à M. Nebout ce qui s'était passé.

M. Nebout examina froidement la situation. Il avait bien à sa disposition quelques laptots qui déclarèrent être prêts à marcher pour venger leurs frères, mais les cinquante porteurs étaient eux, tout prêts à lâcher pied ; aussi aucun homme sensé ne peut-il donner tort à M. Nebout pour avoir battu en retraite, et moi, qui suis l'ami dévoué de Crampel, j'ai le droit de dire que M. Nebout ne peut être critiqué : du reste, aussitôt revenu vers l'Oubanghi, il s'est mis à la disposition de la mission Dybowski, qui allait à la recherche de Crampel, et a pris place dans ses rangs.

Qu'avons-nous donc pour nous faire une idée exacte du drame qui s'est passé là-bas ?

Le rapport d'un enfant noir de douze ans qui a parcouru, avant de faire ce récit, une centaine de kilomètres, qui a été ensuite massacré et dont le récit nous est transmis, uniquement par un autre noir.

Lorsque le capitaine Binger fit son fameux voyage au Soudan, les nouvelles les plus précises arrivèrent, annonçant non-seulement sa mort, mais indiquant que sa croix de la Légion d'honneur avait été suspendue à un arbre au pied duquel on avait déposé ses vêtements ; une telle précision de détails semblait une preuve si convaincante que

Mme Binger porta pendant six mois le deuil de son fils. On se souvient que le bruit de la mort de Stanley courut dix fois en Europe avec de nombreuses preuves à l'appui. Nous devons donc attendre avant d'affirmer que Crampel est mort, nous avons le droit et le devoir de conserver l'espérance (1).

Projections.

Je vous ai dit exactement ce qu'on savait au sujet du sort de Crampel, mais que Crampel soit mort ou vivant, c'est un devoir pour tous, un devoir qu'il faut s'imposer avec énergie, de continuer son œuvre, c'est un devoir pour tout le monde en France !

Ainsi l'ont compris les proches parents des membres de la mission.

M. Crampel, son père, écrivait : « J'espère que l'œuvre de mon fils » ne restera pas stérile, car il me semble que l'heure est venue enfin, » de pénétrer dans ce mystérieux continent noir et de l'ouvrir à la » civilisation. J'espère aussi que c'est à notre chère France que ce » rôle restera particulièrement réservé ».

Mme Crampel, la femme de mon ami, qui est en tous points digne de lui, écrit : « Je n'espère plus guère et n'ai plus qu'un vœu : c'est de » voir relever le drapeau échappé de ses mains... Si je le pouvais, » j'adresserais au pays, à qui il a sacrifié sa vie, une instante prière : » N'abandonnez pas ce qu'il a commencé, ne laissez pas recueillir à » d'autres le prix de son sang. Il aimait sa patrie, il est mort pour elle, » qu'elle ne dédaigne pas le sacrifice qu'il lui a fait ».

M. Lauzière, dont le fils a malheureusement trouvé la mort dans les terres inconnues, écrivait : « Mon plus vif regret est que mon malheu- » reux fils n'ait pas vécu assez pour être aux côtés de son chef au jour » du danger. Maintenant, ce que nous souhaitons, c'est que le sacrifice » de nos enfants ne demeure pas inutile, et que la France continue » l'œuvre de ceux qui sont morts pour elle ».

Est-ce qu'il ne vous semble pas, comme à moi, que de telles paroles sont une preuve éclatante de la vitalité et de l'énergie de notre race? Qui donc oserait condamner une œuvre pour laquelle ont été consentis de si nobles sacrifices.

Pour moi, je trouve que c'est un devoir sacré que de continuer l'œuvre de Crampel, et je constate que l'opinion publique a pensé comme nous.

---

(1) Depuis, des nouvelles preuves sont venues démontrer, malheureusement d'une manière irréfragable, la mort de Crampel.

Au lendemain du jour où l'on apprenait la nouvelle du massacre, l'opinion publique, par l'organe des journaux, se prononçait dans le même sens : le langage qu'ils tenaient a été au niveau des sentiments exprimés dans les lignes que je viens de vous lire.

En même temps, l'opinion désignait le Comité de l'Afrique française pour continuer l'œuvre de Crampel.

Nous avons accepté cette mission, nous la remplirons.

Le Comité de l'Afrique française s'est constitué dans un but absolument patriotique. Sachant que la mission Crampel n'avait été aidée que par quelques personnes, il a pensé qu'elle aurait besoin d'être appuyée. Aussi, s'était-il préoccupé d'organiser et d'envoyer dans ce but la mission Dybowski, qui était déjà au Congo, lorsque parvint la nouvelle de l'échec de Crampel.

A ce moment, le Comité lui a commandé de se porter en avant, et il s'est préoccupé de lui envoyer des renforts. Mais pour cela, il faut de nouvelles ressources.

C'est pourquoi j'ai été chargé par le Comité pour aller dans les grandes villes de France, faire entendre sa voix, et dire : « Voilà une œuvre nationale à laquelle il vous convie à vous associer. Il s'agit de constituer en Afrique une autre France au profit de l'ancienne, et nous demandons à l'opinion, au concours de tous de nous y aider. »

Je sais que c'est là une tentative nouvelle et peut-être hardie.

Mais quoi, à l'heure actuelle, l'Allemagne, ce pays qui, il y a vingt ans, n'était pas encore entré dans la voie colonisatrice, a su trouver dans son sein 18,000 membres pour former une société coloniale. Cela sera-t-il plus difficile dans un vieux pays colonisateur comme le nôtre ?

En France, il y a quelque temps, il n'existait pas de grande Société pour aider à la colonisation. Aujourd'hui, elle est fondée. Vous avez l'instrument. A vous, Messieurs, d'en tirer le meilleur parti possible.

Vous êtes en droit de me demander pourquoi le Comité de l'Afrique française, ayant devant lui toutes les régions africaines, a tourné spécialement sa sollicitude vers le Congo. — Eh bien, je vous dirai d'abord, que ce n'est pas entièrement exact, le Comité de l'Afrique française a aidé d'autres entreprises. C'est ainsi que le lieutenant de vaisseau *Mizon*, qui fut l'ami de Crampel, est parti pour explorer les régions voisines de Cameroun, où les Allemands faisaient de leur côté de laborieuses tentatives.

Leurs expéditions pouvaient couper la route à nos entreprises.

Le lieutenant Mizon pensa qu'en présence d'une telle éventualité, il fallait faire un nouvel effort, combiné avec celui de Crampel.

Son projet était de pénétrer dans le Niger, puis dans la Bénoué, de les remonter en chaloupe, et de pénétrer par là jusqu'au Baghirmi.

Pour réaliser ce plan, Mizon devait pouvoir traverser des territoires anglais. Mais il en avait le droit, l'Acte de Berlin ayant déclaré que la navigation était libre pour toutes les Puissances, sur le cours du Niger et de ses affluents.

Attaqué et blessé à l'embouchure du Niger par les indigènes, Mizon fut obligé de revenir à Akassa pour se faire soigner.

Là il reçut cette précieuse déclaration d'un officier anglais, que si les indigènes avaient tenté de le massacrer, c'était parce qu'il avait violé les règlements de la Compagnie du Niger.

A peine guéri, Mizon reprit sa chaloupe et se mit à remonter le Niger, et par des chaleurs de 40 à 50 degrés à l'ombre, chauffant lui-même pour remplacer ses compagnons malades. Nous restâmes sans nouvelles de lui assez longtemps ; enfin, tout dernièrement, nous reçûmes une dépêche, dans laquelle Mizon nous apprenait qu'il était arrivé à Yola, après avoir surmonté toutes les difficultés. (*Applaudissements*).

Je reprends la suite de ce que je vous exposais tout à l'heure : pourquoi le Comité de l'Afrique française s'est-il particulièrement attaché à la pénétration par le Congo et non pas par le Sud de l'Algérie ou par le Soudan français ?

Il y a à cela une raison bien simple ; en effet, dans ces deux directions de très graves questions sont posées. A l'heure actuelle, nous avons devant nous la question du Touat, que, j'ai la fierté de le dire, j'ai été l'un des premiers à populariser.

Au Sud de l'Algérie se trouve une série d'oasis, qui jusqu'en 1845 avaient été négligées ; après la bataille d'Isly, un traité fut signé avec le Maroc, qui portait, entre autres clauses, que les territoires situés au delà d'une limite tracée à peu de distance de la côte, sont sans importance et n'appartiennent à personne.

Mais depuis, plusieurs nations européennes se sont aperçues qu'il y aurait un grand intérêt à ce que ces oasis appartinssent à quelqu'un, et surtout à ce qu'elles n'appartinssent pas à la France... Au moment d'une guerre européenne, par exemple, ne pourrait-on pas lancer sur le Sud de l'Algérie, une armée de fanatiques dont les entreprises immobiliseraient des forces assez notables ?

Il y a deux ans environ, obéissant à certaines incitations, le sultan du Maroc proclamait sa souveraineté sur ces oasis, et y envoyait des cavaliers ; c'est alors que nous avons compris le danger. Plusieurs personnes ont pensé qu'il était impossible que nous laissions ainsi nos ennemis s'établir dans le Sud de l'Algérie. On a cessé de fermer les yeux sur le ramassis de fanatiques, de révoltés et de bandits, échappés de toutes les provinces de l'Algérie, qui ont élu leur domicile dans les oasis, et qui de là coupent les routes du Sud, massacrant nos voyageurs et nos missionnaires.

Nous avons protesté avec énergie, et nous avons fait connaître la question au pays.

Le Gouvernement, vous le savez, a déposé dernièrement une demande de crédit, non pas pour entreprendre une grande expédition, mais pour avoir les moyens de conserver notre suprématie sur les oasis et d'y empêcher l'établissement des Marocains.

Il a suffi de cette nouvelle, aussitôt connue dans le désert, — car on y connaît tout, quelquefois plus vite et mieux que chez nous, — il a suffi de cette nouvelle pour qu'aussitôt les menées du Maroc subissent un arrêt. Cependant nous ne devons pas nous dissimuler qu'il y a des mesures à prendre, et que si on ne les prenait pas, on imposerait de gros dangers pour l'avenir.

Vous voyez donc, Mesdames, Messieurs, quel genre d'action pourrait exercer en pareille matière le Comité de l'Afrique française.

En France nous n'avons, à vrai dire, qu'un Gouvernement : c'est l'opinion publique. Aussi, est-ce à elle que nous nous sommes adressés, et je suis fier de constater que nous avons son approbation.

Si, peut-être, on a un peu trop attendu pour résoudre la question du Touat, en revanche, l'action de la France au Soudan a été plus énergique et plus continue ! (*Applaudissements*).

Il ne s'est pas passé d'année qui ne fût signalée par quelque extension de notre influence. Je dois vous signaler que ce n'est pas en exposant le sang de jeunes soldats qui ne sont pas suffisamment préparés au climat meurtrier du Sénégal, que l'on a pu arriver à de bons résultats, mais plutôt en embrigadant le plus possible d'indigènes, sous la conduite d'une petite élite d'officiers et de sous-officiers.

On est véritablement rempli d'admiration et presque d'effroi, quand on songe au si petit nombre de braves gens qui, après nous les avoir donnés, ont aujourd'hui d'immenses territoires à défendre et à protéger.

Si je ne craignais d'abuser quelque peu de votre attention, je vous dirais ici quelques mots relatifs aux procédés de colonisation. On a souvent critiqué la conquête « militaire » et prôné l'administration dite « civile ». Il faudrait, il me semble, distinguer entre les phases de la conquête et de l'assimilation. Peut-on, au lendemain de la conquête, songer à installer une administration civile ? On le pourrait peut-être, si nous avions un autre tempérament. Mais qui ne sait que l'administration civile de nos nouvelles colonies n'est pas toujours composée d'excellents éléments ? Tandis que lorsque nous installons comme premiers administrateurs des hommes tels que les Binger, les Péroz, les Quiquandon qui ne sont pas seulement des soldats, mais des missionnaires et des explorateurs, nous donnons aux noirs la meilleure idée que nous puissions leur donner de la France, nous la leur montrons dans sa personnification la plus respectable et la plus honorée, sous la forme de son armée ! (*Applaudissements*).

Mais là encore, dans ce Soudan, où les Faidherbe, les Borgnis-Desbordes, les Galliéni, les Archinard ont accompli de si grandes choses, l'intervention du Comité de l'Afrique française ne pouvait être que secondaire.

Au contraire, au Congo, nous seuls étions prêts à agir.

Je ne critique personne, je ne dis pas que le Gouvernement a tort de ne rien faire, le Gouvernement ne peut pas avoir tort, puisque le Gouvernement c'est l'opinion. Si l'opinion s'était prononcée en faveur de l'extension du Congo, qui donc eût songé à résister ? Mais, en fait, jusqu'à l'expédition de Crampel, l'opinion n'avait réclamé aucune action dans le Nord du Congo.

Permettez-moi de faire ici une parenthèse.

Si vous avez bien compris ma pensée lorsque je vous parlais tout à l'heure du rôle de l'armée au Soudan, je songeais au développement de notre empire commercial. Certes, je suis partisan de l'action *commerciale* ; mais pour que le commerce puisse s'exercer, il lui faut d'abord des territoires où règne la sécurité, et c'est, au Soudan, l'armée qui les lui donne ; en second lieu, certaines conditions sont nécessaires, qui à l'heure actuelle, il faut bien le dire, ne sont pas réalisées, et c'est aussi pour cela qu'une fois encore je demande l'appui de l'opinion. Je sollicite particulièrement le vôtre, Messieurs, parce que je sais que dans ce pays on voit avec intérêt tout ce qui peut aider l'industrie et le commerce et leur donner une impulsion nouvelle.

Il n'existe pas, vous le savez, de commerce sans capitaux. Ces

capitaux, les commerçants les apportent et les risquent, mais il faut bien admettre qu'ils prétendent, en retour, à certains avantages qui ne peuvent résulter que de chartes privilégiées. C'est ce qui a été compris par les autres nations : la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne, possèdent plusieurs Sociétés de colonisation approuvées et protégées par l'État qui leur concède certains droits particuliers.

Je voudrais qu'il en fût de même en France, et que, partout, l'on entrât en campagne pour arriver au même résultat.

Vous n'ignorez pas que divers projets dans ce sens ont été déposés, mais la bureaucratie saura les « classer » et la routine les faire oublier, si l'attention et la sollicitude du public ne sont pas éveillées.

En terminant, je vous prie de vouloir bien me permettre d'exprimer une opinion personnelle.

La question de colonisation est devenue chez nous une question de parti, alors qu'elle devrait être une question nationale.

Je laisse de côté ceux qui s'adressent aux passions basses et qui voudraient conduire les destinées des peuples suivant les règles d'un égoïsme sordide.

Est-ce qu'un peuple comme la France ne doit travailler que pour l'instant présent? Est-il juste de ne rien faire pour les générations futures pour nous montrer dignes de notre passé ?

Deux graves considérations militent, même aux yeux des plus prudents, en faveur des entreprises coloniales :

Qui ne se préoccupe, par exemple, du déplacement des marchés et de la nécessité de trouver de nouveaux débouchés pour notre production, ou des produits nationaux pour notre industrie ? Quel autre moyen, pour cela, que la colonisation ?

Ce sera l'honneur de notre époque d'avoir vu répandre à flots l'instruction. Néanmoins cela — comme tous les progrès — comporte quelques inconvénients, entre autres celui-ci : cette instruction, généralement superficielle, a suscité chez quelques-uns des ambitions exagérées, et certains ont cru que la condition de leurs parents était indigne d'eux ; il existe nombre de gens mécontents de leur destinée, qui aspirent à un sort meilleur, qui se trouvent mal à l'aise dans les cadres de notre vieille société, qui s'agitent, et deviennent des objets de trouble et des éléments de désordre.

Eh bien ! tournez cette activité sans emploi vers les territoires de l'Afrique, et vous aurez là une armée de travailleurs volontaires ;

l'élément de désordre deviendra un élément de civilisation et de prospérité !...

Je répète ceci, Mesdames et Messieurs, que ce sont des opinions personnelles, mais comme elles n'ont rien de blessant pour personne, peut-être voudrez-vous les accueillir. (*Applaudissements*).

Nous n'avons pas en France, à l'heure actuelle, la dignité de notre force ; nous devrions savoir ce que nous sommes et puisque nous avons repris notre ancienne place dans le monde, nous devrions en avoir le sentiment ; il faut que dans l'avenir nous ayons ce sentiment.

C'est encore là une condition essentielle de nos entreprises en Afrique, celle qui nous évitera les pusillanimités et les reculades.

Il faut qu'on sache que lorsqu'un Français marche et combat pour la Patrie, des millions de cœurs français battent derrière lui ! (*Applaudissements*).

C'est pourquoi je vous convie, Mesdames, Messieurs, à donner un souvenir à ceux qui sont morts pour cette grande cause, à envoyer aussi l'expression de votre sympathie à Monteil, à Nizon, à Dybowski, à tous ceux qui là-bas, luttent dans des terres inconnues, ne fût-ce que pour ajouter une parcelle au patrimoine sacré de la Patrie. (*Applaudissements prolongés*).

UN CONGRÈS DE GÉOGRAPHIE,

DE LILLE A ROCHEFORT, LA ROCHELLE, ROYAN,

SOUVENIRS DE

M. A. MERCHIER,

Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille,
Délégué au Congrès de Rochefort en 1891.

Conférence faite aux Sociétés de Lille, Roubaix, Tourcoing.

Dans une de ses fables les plus charmantes, La Fontaine raconte qu'un jeune rat « *rat de peu de cervelle* »,

> Des lares paternels un jour se trouva saoul.
> Il laisse là le champ, le grain et la javelle,
> Va courir le pays......

Et il s'étonne de tout ce qu'il voit :

La moindre taupinée était mont à ses yeux.

Je suis un peu comme le rat du bon La Fontaine, je vais vous raconter mon voyage, vous dire mes étonnements et mes admirations : Et vous allez penser : « notre Secrétaire-Général peut soutenir la comparaison avec le rat de La Fontaine, il n'a pas de cervelle non plus ». — Mon Dieu ! Vous avez peut-être raison. Toutefois, il est un point où je prétends avoir une certaine supériorité sur le rat. Celui-ci voit une huître, s'approche, tend le cou, l'huître se referme et le rat est mort. Eh bien, dans mon voyage, j'ai vu des huîtres magnifiques, j'en ai mangé et je ne suis pas mort !

Ce fut le 2 août, qu'investi d'une mission de confiance par notre cher Président, je quittai Lille pour aller à Rochefort. Le temps était gris et maussade, je devais décider le Congrès à se réunir à Lille en 1892, je savais que cela serait difficile. Les géographes craignent la concurrence et la possibilité de tomber en pleines fêtes de notre centenaire les effrayait un peu. Je devais me transformer brusquement en diplomate, et cela sans éducation préalable. Aussi je broyais du noir. A six heures j'étais à la gare Montparnasse. Comme je devais passer la nuit en chemin de fer, je me dis que la meilleure préparation était de dîner avant mon départ. C'est ainsi que je laissai volontairement partir le train de 7 heures 55 à destination de Rochefort pour prendre celui de 8 heures 30. Hélas ! en arrivant au guichet j'appris que ce train était supprimé depuis la veille ! Il me fallait attendre jusqu'à 11 heures 25. Aussi, j'étais de fort méchante humeur en faisant enregistrer ma malle. Ce qui me consola un peu, ce fut de voir devant moi un autre voyageur aussi maussade. Il avait une longue barbe, une longue pelisse en poil de chèvre à l'aspect exotique : il faisait enregistrer pour Rochefort une malle volumineuse ; je devinai aussitôt un confrère...... en infortune. Je pris un air aimable en place de mon aspect renfrogné, et après cinq minutes de conversation, j'appris que j'aurais pour compagnon de route M. Édouard Blanc. Du coup, mon infortune se changeait en bonne fortune, car M. Blanc est un de nos plus remarquables explorateurs et géographes.

Nous prîmes place dans un grand et commode compartiment du chemin de fer de l'État. Il s'agissait maintenant de rester les maîtres d'une place si confortable. Ouvrant son sac de voyage, M. Blanc en

tira un énorme bonnet Kirghize, tout en fourrures, qu'il avait rapporté du Turkestan. Cette coiffure démesurée, jointe à sa peau de chèvre lui donnait l'air le plus féroce du monde. On aurait cru un Turcmène échappé de la steppe avec son barnum !

Tout voyageur qui passait la tête à la portière pour inspecter notre compartiment se retirait avec une précipitation étonnante, peu soucieux de rester longtemps avec des gens de mine si rébarbative. Je félicitai chaudement mon compagnon de route d'avoir su écarter à si peu de frais les gêneurs, le train siffla, nous devisâmes jusqu'à Saint-Cyr, puis nous prîmes nos dispositions pour la nuit. Chacun se roula dans sa couverture, la banquette nous servant de lit de camp : je ne voyais de mon compagnon qu'une forme indécise, car il avait amorti avec le rideau la lumière de la veilleuse et il avait enfoncé jusqu'au menton son bonnet Kirghize. Je me laissai aller à rêver tout éveillé : je me voyais en compagnie d'un hardi explorateur ; la banquette du wagon se transformait en une roche escarpée ; ma canne était une carabine de précision que je tenais toujours à portée de ma main, je tendais l'oreille au moindre bruit, prêt à donner l'alerte. Je ne sais combien dura mon rêve, mais ce que je sais, c'est que je dormis tout d'une traite jusqu'à six heures un quart du matin : nous étions à une petite station appelée Vernantes. Mon compagnon dormait encore. Nous n'avions même pas entendu Chartres !

Vous n'attendez pas de moi que je vous décrive le paysage que je n'avais pas vu en dormant. Celui que j'avais sous les yeux était assez triste et monotone. Pourtant, en arrivant à Saumur, la traversée de la Loire n'est pas sans intérêt : un pont tout en fer supporte le train qui domine le lit d'un fleuve où l'eau est rare, mais où le sable abonde. — Toujours étrange cette Loire vue au mois d'août, avec son faux air de fleuve algérien, ses bancs de sable dénudés, un mince filet d'eau serpentant au travers, des rives ombragées de saules au vert tendre. Sur la rive gauche, le château de Saumur dominant la plaine, c'est tout ce qui reste des anciennes fortifications qui faisaient la gloire de la ville quand elle était protestante.

Le train ne s'est arrêté qu'un instant, mais cela a suffi pour réveiller M. Blanc. Nous admirons tout à notre aise les replis tortueux de la rivière du Thouet que nous avons tantôt à notre droite, tantôt à notre gauche ; que cette vallée est donc gracieuse et jolie : point très vaste, avec un horizon limité par des collines vertes, et de temps à autre,

la rivière disparaît pour reparaître bientôt, juste le temps de se faire désirer.

Et fugit ad salices et se cupit ante videri.

murmure mon voisin qui est non seulement un explorateur de marque, mais encore un fin lettré. Aussi la conversation s'engage et il me semble que nous venons de quitter Thouars quand nous arrivons en gare de Niort. Il y a pourtant bien trois heures de cela. Je n'en puis croire ma montre. Nous courons plonger notre visage dans le clair cristal d'une fontaine représentée par une borne à robinet : cette ablution nous fait grand bien et nous voilà partis pour le buffet, quand tout à coup je m'entends appeler. Je me retourne et je suis tout surpris de me trouver nez à nez avec deux de mes élèves que j'avais quittés l'avant-veille : ce sont deux frères, les deux Verneuil, originaires de Libourne, qui sont venus chercher au Lycée de Lille leur diplôme, l'un de bachelier ès-lettres, l'autre de bachelier ès-sciences. Ils changent de train à Niort et s'apprêtent à monter dans leur compartiment. On échange une dernière poignée de main avec son professeur, puis la réflexion vient qu'on ne se reverra probablement jamais, la voix s'étrangle un peu, et puis ma foi, sans plus de façon, on tombe dans les bras les uns des autres, et je ne jurerais pas qu'on n'ait senti certain picotement au coin de l'œil... Un grain de poussière de la locomotive, probablement.

Mais je m'attarde à Niort et je suis capable de manquer une seconde fois le train. Nous remontons en voiture, mais hélas, tout en causant, M. Blanc a oublié de remettre son bonnet Kirghize et une horde de barbares envahit le wagon : ces barbares sont d'ailleurs des gentlemen très huppés, à en juger par leur toilette et leurs gants irréprochables. Ils parlent avec fort peu de respect du Congrès, une collection de *vieux bonzes*. Heureusement que nous les quittons à Aigrefeuille, où l'on change de train pour Rochefort

Quel vilain pays l'on traverse pendant la demi-heure qui s'écoule entre Aigrefeuille et Rochefort. Imaginez-vous un terrain absolument plat, sans autre végétation qu'une herbe menue et courte, sale, et pourtant elle n'est pas grillée, il fait froid et l'été a été humide. C'est une vraie lande stérile.

Dans la conférence qu'il a écrite pour notre Bulletin sur la défense de nos ports militaires, mon ami Desdevises du Dézert a merveilleuse-

ment décrit l'impression que produit Rochefort sur le voyageur qui arrive par le chemin de fer ! « Dans un pays complètement plat, au milieu de prairies basses, s'élèvent les talus gazonnés de la place dont un épais rideau d'arbres cache les maisons. Au-dessus de cette masse de verdure apparaît la tour carrée de l'église et c'est tout. Cependant, cette ville enfouie derrière ses épais boulevards et dont l'aspect rappelle celui d'Arras ou de Douai, cette ville est un port de guerre, un des cinq grands arsenaux de notre marine ».

Pour le moment, l'arsenal est en joie. Tous les monuments publics sont pavoisés, presque chaque maison a arboré le drapeau national. C'est que le Congrès s'ouvre à deux heures. Il est une heure et demie et mon compagnon et moi nous sommes en costume de voyage. Vite à l'hôtel que nous mettons une certaine coquetterie à dénicher au jugé, et un brin de toilette.

La cérémonie d'inauguration a été splendide. L'estrade regorge d'uniformes, et tous ces officiers de marine sont très décorés. Le soir, la municipalité nous offre un punch à l'Hôtel-de-Ville. Le préfet s'est dérangé de La Rochelle pour y assister. Vous voyez qu'on prend au sérieux les géographes, ils ont essayé de justifier cette bonne opinion.

Chaque matin il y avait séance de 8 heures à 11 heures, chaque après-midi séance de 2 heures à 5 heures, tous les soirs conférence publique de 8 heures à 10 heures. Cela faisait précisément la journée de huit heures !

Une des choses qui m'ont le plus surpris, a été le grand nombre d'auditeurs qui venaient aux séances fermées et qui prenaient grand intérêt à écouter les communications fort sérieuses qui y étaient faites. On voit que la population rochefortaise aime les choses de la géographie. Vous avez là, mes chers confrères, un bel exemple à suivre ; et, quand le Congrès sera à Lille, tâchez de mériter un pareil éloge.

Permettez-moi maintenant d'entrer dans quelques détails sur les travaux du Congrès.

La France tenait une place considérable dans ces travaux, et c'est justice, puisque le Congrès est national. Je passe rapidement sur ce qui a trait à Rochefort même ; vous avez pu lire dans notre Bulletin de Janvier la remarquable étude qui nous fut communiquée à ce sujet par l'Amiral Juin.

Sortant du cadre régional, M. Vibert nous donne une description minutieuse des causses de l'Ardèche ; mais c'est surtout le Comte de

Dienne qui nous a intéressés par son étude de la question du dessèchement des marais dans ses rapports avec la géographie et la colonisation à l'intérieur. « Il n'y a pas, dit-il, d'opération plus efficace que le dessèchement pour fixer la population sur le sol de nos campagnes, il suffit qu'un colon obtienne deux ou trois hectares pour qu'il se marie et ne songe plus à s'éloigner du pays ».

Le Colonel Blanchot, du 125e de ligne, représentant de Tours, se signale parmi ceux qui applaudissent avec le plus de ferveur aux idées du Comte de Dienne. C'est que lui-même trouve que l'émigration se porte trop en dehors : il se livre à ce propos à de curieuses considérations que je n'ai pas le loisir de développer ici, mais qui se terminent par le vœu suivant que le Congrès a adopté à l'unanimité :

« Considérant qu'il importe de ne pas diriger vers les régions non françaises des émigrants dont les bras peuvent faire défaut à la France continentale, le Congrès émet le vœu que les Sociétés de géographie veuillent bien organiser dans leur région respective, par le moyen des Comités régionaux, composés de spécialistes indépendants, une sorte d'enquête ayant pour objet de rechercher les terrains improductifs ou qui ne produisent pas ce qu'ils devraient, faute de bras, et les moyens de porter un remède à cet état de choses en leur rendant les éléments d'action nécessaires. Elles sont priées de faire connaître les résultats obtenus au prochain Congrès ».

Le Colonel Blanchot trouve encore un auxiliaire en M. Turquan, Chef du bureau de la statistique du Ministère du Commerce. Il combat également le principe de l'émigration comme cause de dépopulation et nous présente une carte très intéressante de l'émigration départementale. J'y constate avec plaisir que le département du Nord est un de ceux où l'on émigre le moins.

Ces idées casanières sont combattues par M. Harry Allis au nom du Comité de l'Afrique française, par M. Bellet, du Ministère des Travaux publics, qui voudrait voir un courant d'émigration se porter vers la République Argentine. Tel n'est pas l'avis du Capitaine Lapasset, délégué du Ministère de la Guerre, ni de votre délégué qui tient ses renseignements de bonne source. les ayant puisés à Roubaix et à Tourcoing. M. Gauthiot met tout le monde d'accord en conseillant l'émigration à la Plata pour les Français.... qui disposent d'un capital de 50,000 francs. M. Regelsperger voudrait que l'émigration fût exclusivement dirigée sur nos colonies, M. de l'Épine, délégué du Havre,

répond que l'émigration précède l'établissement des colonies, que si le Français qui se place à l'abri du drapeau est digne d'intérêt, celui qui porte plus loin encore ce drapeau, a peut-être mieux encore mérité de la Patrie.

Cette question brûlante de l'émigration ne reçoit pas de solution de la part du Congrès. On reste en France avec M. Manès, délégué de Bordeaux, qui nous apprend que la Société qu'il représente fait d'actives démarches auprès de l'État pour le rachat du canal du Midi, actuellement entre les mains de la Compagnie du chemin de fer. Il propose encore l'adoption de plusieurs vœux concernant la navigation et doit voici la teneur :

1° — « Considérant que les cartes journalières publiées par le Bureau central météorologique de France contiennent les renseignements les plus intéressants sur l'état du temps, que ces renseignements s'arrêtent aux côtes et ne mentionnent pas les faits concernant les mers voisines.

» Considérant qu'il existe dans d'autres pays des publications mensuelles, telles que les Pilots-Charts américains, qui donnent les renseignements les plus précieux pour la navigation, notamment en ce qui concerne la météorologie, les courants et les épaves rencontrées à la mer.

» Que ces renseignements sont faciles à obtenir des capitaines en exigeant qu'ils remettent leurs livres de loch au port d'arrivée.

» Émet le vœu :

» Qu'une publication mensuelle analogue à celle des Pilots-Charts soit entreprise et répandue dans les grands ports de commerce dans l'intérêt de la navigation ».

2° — « Considérant que les capitaines de navires sont obligés de tenir régulièrement un journal de bord, dit livre de loch, qui contient les renseignements les plus précieux pour la navigation, en relatent toutes les circonstances de vent, de courant qui peuvent l'intéresser.

» Considérant qu'en fait le plus grand nombre de ces journaux sont inutilisés, malgré les désirs et les encouragements des Ministères de la Marine et de l'Instruction publique.

» Émet le vœu :

» Qu'en fin de voyage, tout capitaine soit obligé de remettre son livre de loch au commissaire de l'inscription maritime du port d'arrivée, en même temps que son rôle d'équipage.

» Que ces journaux soient immédiatement transmis aux directeurs des mouvements du port, des arrondissements et sous-arrondissements maritimes, lesquels seront chargés d'en faire le dépouillement et de l'adresser au bureau central météorologique. »

D'un ordre plus général était la communication du Capitaine Lapasset. Il nous explique les trois types de cartes d'état-major usités en Europe : il cite l'opinion du Général Derrécagaix qui trouve la France actuellement un peu en retard, pour le mouvement topographique et cartographique! Heureusement que le Général Recoulé est d'un avis moins pessimiste et ne nous fait céder le pas que devant la Suisse. Le Capitaine Lapasset insiste sur l'économie avec laquelle fonctionnent les services cartographiques dans l'armée française : presque tous les services confiés en Russie à des colonels le sont en France à des lieutenants.

Une communication de MM. Delaporte et Ragageon nous conduit en Asie ; il s'agit de la route des Indes tant par terre que par mer, sujet toujours rempli d'actualité. M. Rodanet présente un ouvrage de M. de Villemereuil sur Doudart de Lagrée et l'exploration du Haut-Mékong, mais c'est surtout à M. Blanc qu'appartient ici le rôle prépondérant ; vous avez tous entendu la magistrale conférence qu'il nous a faite à Lille, vous avez pu voir par vous-même qu'il avait les mains pleines de documents et qu'il éprouvait une certaine impatience devant les exigences de l'heure qui l'obligeaient à être avare : plus heureux à Rochefort, il a pu nous exposer ses idées toutes personnelles sur les variations de l'Oxus, sur les formations éoliennes de l'Asie centrale, etc.... Aussi, je ne lui ai point laissé de répit qu'il ne m'ait formellement promis de venir à Lille. Je ne m'en repens pas.

L'Afrique a été l'objet d'intéressantes communications et aussi de débats passionnés.

C'est d'abord le Lieutenant de vaisseau Jaime qui vient nous raconter l'expédition en canonnière, qu'il a conduite à bonne fin, de Koulikoro à Tombouctou, du 16 septembre au 25 octobre 1889. M. Jaime a mis dix-neuf jours à l'aller et vingt-et-un au retour pour effectuer ce parcours total de 2,000 kilomètres.

M. Jaime déplore qu'il ait pu être un seul moment question de supprimer les deux canonnières que nous avons en station sur le Niger.

Elles doivent être utilisées pour deux raisons : d'abord, les dépenses

sont sensiblement les mêmes au mouillage ou en route, et, si on veut faire le Transsaharien, avant de dépenser un sou, il faut étudier le régime du fleuve et voir si réellement le pays est riche.

Si, au contraire, on veut seulement faire revivre l'ancien commerce de Tombouctou, il faut que la navigation sur le fleuve soit sûre ; elle ne peut l'être que grâce aux canonnières. Ce serait donc une faute de les supprimer.

A plus forte raison, si nous prétendons jouer un rôle politique dans ces contrées, et si nous voulons relier entre elles nos possessions de l'Algérie, du Sénégal et de la Tunisie. Dans cette hypothèse, l'augmentation de la flottille serait encore plus nécessaire.

M. Jaime conclut en ces termes :

« Une fois maîtres du fleuve et en faisant tous les ans, avec nos bâtiments, des démonstrations pacifiques dans les régions les plus éloignées de nos possessions actuelles, nous avons grande chance d'attirer à nous toutes ces populations, de vaincre leurs dernières résistances, en un mot de nous les assimiler peu à peu, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des moyens de répression ou à des luttes sanglantes : toutes raisons qui nous confirment de plus en plus dans cette idée que la marine est appelée à jouer un rôle prépondérant dans le Haut-Niger et que, sans son concours, on ne pourra obtenir que des résultats incomplets ».

Cette communication produit grande impression et le vœu suivant, proposé par M. Barbier et le Colonel Blanchot, est adopté à l'unanimité :

« Le Congrès national des Sociétés françaises de géographie verrait avec peine la suppression des canonnières en service sur le Niger, et estime qu'il y aurait lieu de les utiliser, dans les plus brefs délais, en vue d'une expédition ayant Saï pour objectif, de façon à relier entre eux et au besoin ravitailler, MM. Mizon, Mesnard et Monteil ».

Mais voici que déjà les avis vont se trouver partagés, une escarmouche va préluder à la grande bataille finale. M. Bartet, Inspecteur-adjoint à la Marine, dépose sur le bureau un vœu relatif à l'enseignement de la langue française à Madagascar. Voici ce vœu :

« Que les églises protestantes françaises, comprenant l'intérêt qui s'attache à notre influence à Madagascar, y envoient des missionnaires qui ouvriront des écoles pour l'enseignement de notre langue ».

Cette rédaction soulève de vives protestations. Sans doute, les méthodistes ont su s'attribuer une influence néfaste à Madagascar : mais les missionnaires protestants français, remplis d'ailleurs de bonne volonté, pourraient-ils contrebalancer cette influence. L'indigène est simpliste. Dans le protestant français. il ne verra qu'un adversaire du missionnaire catholique qui représente l'influence française. De là à le transformer en auxiliaire des Anglais il n'y a qu'un pas. Les missionnaires protestants français ont si bien compris le danger qu'ils se sont déjà refusés, comme le disait à la Faculté de théologie protestante de Genève, un respecté pasteur : « à récolter sur le champ ensemencé par autrui ». Cette décision fait honneur à leur clairvoyance et à leur patriotisme. M. Bartet se rend à ces raisons et transforme son vœu de la manière suivante :

« Le XII[e] Congrès national de géographie émet le vœu que les Chambres votent les crédits nécessaires pour subventionner à Madagascar, en Égypte et dans le Levant, et généralement dans les colonies et pays de protectorats et de missions, les instituteurs et missionnaires français qui travaillent au développement de notre langue et de notre influence ».

La grande bataille devait se livrer à propos du Transsaharien.

Ici encore M. Blanc a été le héros de la discussion. — Ami et admirateur passionné de l'ingénieur Roland, explorateur du Sahara, connaissant de longue date toute la région de l'Atlas et son *hinterland* (excusez ce mot barbare, mais il est à la mode). M. Blanc est un partisan convaincu du Transsaharien. Son étude du chemin de fer Transcaspien l'a laissé convaincu qu'une œuvre similaire est possible en Afrique. Il a la foi d'un apôtre. On dit que le Transsaharien ne rapportera rien, c'est possible, c'est certain même pour les premières années ; mais il faut tenir compte du développement que prendra le pays quand il aura un débouché ; toutefois, cette *question de rapport* n'a à ses yeux qu'un intérêt secondaire. Ce qui prime tout, c'est la nécessité absolue de rejoindre nos établissements du Congo à ceux du Soudan par le *lac Tchad* ; aussi, le véritable tracé doit relier directement le Tchad à Marseille par le pays d'*Aïr*, puis par *Bir-El-Gharama* ; c'est la route indiquée autrefois par Flatters. La France arriverait ainsi par le Nord, tandis que ses rivaux auront toujours fort à faire pour la pénétration par le Sud, car le Niger et la Bénoué ne peuvent être remontés que pendant peu de mois de l'année. Que faut-il

pour arriver à ce grand résultat ? Une dépense de 300 millions. Les demanderons-nous à l'État ? Jamais de la vie ! Le Parlement ne voudrait et ne pourrait consentir à un pareil sacrifice. Il faut donc s'adresser à *l'initiative privée et à elle seule.* On trouvera les capitaux et les hommes nécessaires ; ils sont prêts : mais puisqu'ils courent tous les risques, il est juste qu'ils aient aussi leur entière liberté ; M. Blanc demande seulement au Gouvernement d'autoriser la formation d'une Compagnie à charte, analogue à celles que fondait Colbert sous le Roi le plus absolu qui ait jamais existé. Ces Compagnies avaient des faveurs, des privilèges, jusqu'au droit de souveraineté temporaire. Accordez cela à une Compagnie française, mais à charge *de construire d'abord le Transsaharien.* Aussitôt tout marchera.

J'avoue, mes chers collègues, que j'étais transporté en écoutant l'exposition de ces idées, si justes, si remplies de bon sens, si pleines d'un vrai libéralisme. Mais quoi ; il faut avoir le courage de le dire, nous vivons dans le pays routinier par excellence. Jamais l'État n'a été plus centralisateur, plus jaloux de ses prérogatives qu'il ne l'est actuellement ; un magistrat ne pourra concevoir que le code civil ne soit pas appliqué dans toute sa rigueur au cœur de l'Afrique, là où flotte le pavillon français ; le gros public, habitué qu'il est à ne pas remuer le petit doigt sans la permission des autorités compétentes, sera le premier à se scandaliser de voir des gens qui prétendent marcher tout seuls. Comment s'étonner alors de l'intervention du sénateur Isaac, qui pourtant est vice-président de la Société des études maritimes et coloniales, et qui attaque avec âpreté les grandes Compagnies à charte et à droits régaliens : MM. Deloncle et Antoine sont dans leur rôle en soutenant M. Isaac, puisqu'ils représentent l'État, l'un comme délégué du Sous-Secrétariat des Colonies, l'autre comme délégué du Ministère de l'Intérieur.

Alors s'engage une lutte ardente, l'attaque est menée avec furie par M. Blanc et le Colonel Blanchot, qui entraînent derrière eux de nombreux volontaires, parmi lesquels votre délégué n'était pas des moins ardents. M. Gauthiot, un vétéran, fait vainement de la conciliation. On se croirait à la Chambre des Députés. Bientôt l'issue du combat n'est pas douteuse, l'assemblée entière est pour nous ; c'est à une énorme majorité qu'est adoptée une série de vœux conforme aux idées qui nous sont chères. — Nous avions gagné la bataille... en apparence du moins.

Car nous comptions sans un article du règlement du Congrès. Cet

article stipule qu'un vœu ne devient définitif qu'après adoption en séance finale par un Comité composé *exclusivement* des délégués officiels des Sociétés de géographie.

Or, à ce conseil suprême, M. Blanc n'assistait pas, car il ne représentait aucune Société de géographie. Il est vrai que ses adversaires déclarés n'y assistaient pas non plus.

Mais les délégués des Sociétés de géographie sont pleins de sagesse et de prudence. M. Barbier rappela qu'il ne fallait pas engager la responsabilité des géographes dans des entreprises ayant un côté financier et pouvant aboutir à un désastre comme le Panama. Seuls le Colonel Blanchot et M. Desfontaines défendirent avec acharnement la rédaction intégrale ; ils furent battus, non sans honneur il est vrai. — Voici la partie des vœux qui fut définitivement retenue :

« 1° En ce qui concerne la question générale de la France en Afrique, le Congrès national des Sociétés françaises de géographie engage le Gouvernement à maintenir énergiquement et intégralement les droits de la France sur tous les territoires qui lui sont concédés par les traités et conventions, et notamment sur tous ceux qui sont situés au Nord du parallèle allant de Saï au lac Tchad, sans préjudice de ses droits à venir sur les territoires encore inoccupés qui sont situés au Sud-Est de cette limite, et dont l'occupation pourra permettre plus tard de réunir nos possessions du Congo à celles de l'Algérie. Et dans cet ordre d'idées, le Congrès proteste, de la façon la plus formelle, contre les prétentions récemment émises par la Compagnie anglaise du Bas-Niger sur l'Aïr et le Damergau, pays situé au Nord de la limite qui est reconnue à l'influence française ;

» 2° Le Congrès se déclare partisan d'une action prompte et énergique au Sud de la province d'Oran, dans la direction du Touat, avec prolongement jusqu'au Touat de la ligne d'Oran à Aïn-Sefra ».

Voici ce qui a été rejeté :

« *Indépendamment de cette ligne du Sud-Ouest, le Congrès estime qu'il est urgent de construire dans la direction du Sud-Est un chemin de fer transsaharien se dirigeant vers le lac Tchad par la vallée de l'Igharghar ;*

» *3° A défaut de la construction directe par l'Etat, le Congrès estime que pour l'exécution de ces lignes, il conviendrait de constituer le plus tôt possible des Compagnies pourvues de privilèges*

spéciaux, privilèges qui seraient déterminés par le Conseil supérieur des colonies ».

J'aurais peut-être pris une part plus active à la défense de la rédaction de M. Blanc, si je n'avais senti que ma situation était fausse. Moi, nouveau venu au Congrès, j'avais à lutter contre un des vétérans des réunions géographiques, le Colonel Blanchot, aimé et estimé de tous. Il demandait la réunion du Congrès à Tours pour 92. Je ne voulais pas, par une ardeur intempestive et d'ailleurs inutile, m'aliéner des bonnes volontés peut-être hésitantes. Ma prudence fut récompensée, car il fut décidé, à l'unanimité moins deux voix, que le Congrès se réunirait à Lille.

Vous voyez que nous avons bien travaillé. Il est vrai de dire que la Société de Géographie de Rochefort ne nous a ménagé ni les encouragements ni les récompenses.

Entre les séances, les membres du bureau nous conduisaient sur ces jolies places comme la place Colbert, à l'Hôpital de la Marine, surtout à l'Arsenal qui est une véritable merveille. Nous avons pu y visiter le Jean-Bart et le Cosmao. Le soir, au café de la place Colbert, je constatais ce que j'avais déjà vu à Niort, ce que je devais retrouver à La Rochelle et à Royan : le flegme de ces méridionaux qu'on nous montre si exubérants. On avait le temps de lire tous les journaux de l'établissement avant de voir poindre la consommation demandée : dans le commencement, je faisais un beau vacarme, mais comme cela ne servait à rien, je pris le parti de me taire et je fis bien, car tout vient à point à qui sait attendre. Seulement, je suis persuadé depuis lors que les vrais méridionaux ce sont les gens du Nord. Et comme vous pourriez me taxer d'exagération, écoutez un journal local, la *Petite Gironde*, qui morigène de la belle façon ses compatriotes :

« Ah ! si vous croyez qu'il suffit d'être du Midi pour être abondant et beau parleur ! Mais les plus calmes ici, les plus réservés, sont ceux venus des bords de la Garonne. Toulouse et Montpellier ont fait beaucoup moins de bruit que Tours, Nantes, Lille ou Nancy, par exemple. Et en disant cela, je n'entends point reprocher, loin de là, aux représentants des Sociétés du Nord de s'être fait trop entendre. Ils ont tous fait preuve de haute raison, de sûreté de jugement ; ils ont contribué pour une grande part à l'éclat du Congrès ».

On m'a bien dit à Rochefort : « Vous de Lille ! Jamais, vous êtes de Marseille, mon bon ! »

On nous a donné deux belles excursions — une le jeudi, une autre le dimanche, pour la clôture.

Celle du jeudi avait pour but La Rochelle. Nous étions environ une centaine. Deux canonnières, l'*Archimède* et l'*Argus* avaient été mises à notre disposition par l'autorité maritime. L'Amiral Juin en personne commandait la première, l'*Argus* était dirigée par le Commandant Courcelle-Seneuil, qui n'est pas un inconnu pour les Lillois.

Je pris place sur l'embarcation conduite par l'Amiral, encore qu'un loustic murmurât à mon oreille qu'un Amiral ne valait rien pour une pareille coquille de noix et que nous ferions sûrement naufrage en route. Je n'eus pas à me repentir de mon choix. Je trouvai dans l'Amiral le plus gracieux et le plus aimable des cicerone. Il me fit admirer toutes les ressources de la Charente, déplorant l'espèce d'abandon où Rochefort est laissé (1). Hélas! la mort impitoyable vient de l'enlever à l'affection de ses nombreux amis et à la reconnaissance de nous tous qui avions appris à tant l'aimer et à tant l'estimer pendant notre séjour à Rochefort! En conversant, le temps s'écoulait, nous entrions en rade; de ma vie je n'oublierai le magnifique spectacle qu'il me fut donné de contempler.

La mer absolument calme est illuminée par un soleil splendide. A gauche, tout près de nous, le fort Lupin et le port des Barques, plus loin, une longue terre allongée qui n'est autre que l'île d'Oléron projetant en face de nous Boyard-Ville avec la pointe des Saumonards. Devant nous, l'île d'Aix d'où partit Napoléon pour monter sur le *Bellerophon* qui devait l'emmener à Ste-Hélène. — Entre les deux, une masse noire que j'apprends être le fort Boyard. A droite, cette plage de sable que nous apercevons c'est Fouras, la station balnéaire des Rochelois et des Rochefortais, car les plages sont rares dans ces parages. Je regarde curieusement cette toute gracieuse localité où hier après-midi un certain nombre de nos plus gais compagnons sont allés faire l'école buissonnière. Là étaient M. Fritz Dubois qu'on a applaudi à Roubaix. MM. Blanc et Monnier que vous avez applaudis à Lille, bien d'autres encore sous la conduite du Colonel Blanchot, délégué de Tours, qui les a tous menés à l'assaut du fort protégeant la rade. A leur profonde stupéfaction, ils ont constaté que le fort

---

(1) Lire le Bulletin de Janvier, — article intitulé : Une Question nationale, — le Port de Rochefort, — l'article est de l'Amiral Juin et reproduit les principaux traits de la conversation dont il m'honora sur l'*Archimède*.

n'avait qu'une garnison de très jolies femmes qui se replia en mauvais ordre sous la conduite d'une grand'mère à lunettes, laquelle ferma la porte de la deuxième enceinte. On eut beau parlementer, elle refusa tout accès aux congressistes, et pour toute réponse à leurs instances réitérées alla sonner la cloche d'alarme. Bien sûr que la respectable dame avait des accointances avec Balmaceda.

Mais j'oublie la rade : l'Amiral voulut bien encore me servir de cicerone. Cette rade est celle de l'île d'Aix. La profondeur y varie entre 15 et 9 mètres. On y a partout une tenue excellente et on y est à l'abri de tous les vents, excepté ceux du N.-O. Les bancs n'ont jamais été déplacés par les tempêtes ; il n'y a pas d'exemple qu'un navire y ait jamais chassé sur ses ancres. Les fonds qui bordent la côte sont d'ailleurs de telle nature qu'un bâtiment pourrait le plus souvent y faire côte impunément.

Plus au Nord se trouve la rade des Basques, circonscrite par l'île de Ré que vous voyez se profiler à l'extrême horizon, puis par les îles d'Oléron et d'Aix.

Derrière nous, entre la côte et l'île d'Oléron, la rade des Trousses; sur toutes deux, le mouillage est aussi sûr qu'à la rade d'Aix.

Ainsi, me disais-je, à la sortie de la Charente se trouvent des rades magnifiques et sûres, véritable champ de manœuvre et d'évolutions pour toute une flotte ; et tout cela est à la merci de la fantaisie d'un Ministre ! Nos Députés qui, pour la plupart, ne sont jamais allés à Rochefort, voteraient les yeux fermés et on détruirait cette station si merveilleusement située sur les côtes de l'Océan ! Il faut que je fasse de l'agitation à la Société de Géographie de Lille, me disais-je , je ferai appel à la science du Commandant Courcelle-Seneuil qui connaît si bien la question.... Mais au fait, où donc est l'*Argus* ? Je ne le vois plus.

C'est qu'en effet l'*Argus* était déjà entré au port de la Pallice. Sur le môle de pierres blanches, je vois un groupe agiter des mouchoirs : ce sont nos compagnons et la municipalité de La Rochelle venue à notre rencontre, comme aussi le bureau de la Société de Géographie. M. Beltremieux, son Président, distribue à chacun de nous un volume pour la bibliothèque de nos Sociétés respectives. C'est une monographie fort bien faite de La Rochelle (1).

---

(1) Ce volume est à la bibliothèque de notre Société.

Je me réjouissais de voir ce fameux port de la Pallice dont on a fait tant de bruit : ô géographes mes amis, quelle désillusion ! Imaginez-vous le bassin Carnot à Calais, mais sans un dock, sans une grue, sans âme qui vive que nous-mêmes. Deux maisons : le pavillon des Ponts et Chaussées et un cabaret. De l'autre côté du bassin, un vaste hangar avec une machine à vapeur servant à des travaux d'épuisement, car ce port si pompeusement inauguré n'est même pas encore achevé. Là-bas au bout, une bâtisse blanche, c'est la gare du chemin de fer. Et dans cet immense bassin, pas un navire, pas même d'autre bateau que nos deux canonnières qui vont partir dans un instant pour La Rochelle où elles nous attendront, car nous prenons le chemin de fer. Que c'est triste et désolé et malgré tous les efforts des Rochellois, comme on sent que cela est mort et bien mort ! Nous causons beaucoup entre nous de ce port de la Pallice. Un de nos plus aimables compagnons, M. de l'Épine, fait à ce propos des réflexions fort sensées :

« La création de ce nouveau port, me dit-il, se relie dans la pensée de son auteur à un autre projet, celui d'une nouvelle grande voie ferrée transversale courant de l'Ouest à l'Est vers la frontière continentale et destinée à transporter rapidement en Allemagne et en Suisse les marchandises de transit. De pareilles dépenses sont-elles justifiées ? Peut-on sérieusement espérer créer cet entrepôt de toutes pièces ? Avec l'argent des contribuables, avec beaucoup d'argent, on remue des milliers de mètres cubes de terre, on fait des écluses, des murs, des quais, des ponts, mais ce qu'on n'improvise pas ce sont des hommes pour les utiliser, ce sont des relations commerciales, des maisons de commerce. Le jour de l'inauguration du bassin de la Pallice, on avait vidé les bassins de La Rochelle pour garnir le nouveau port ; depuis ce jour mémorable, le nouveau port est vide ; de temps à autre un navire vient le visiter : « Nous attendons, m'a dit un employé des Ponts et Chaussées, un navire dans quinze jours ! » Ne vaudrait-il pas mieux penser à améliorer les ports qui existent, qui sont des centres d'affaires et surtout à faciliter leurs communications avec les régions avoisinantes et avec l'étranger plutôt que de faire un port au milieu d'un désert ? Au lieu de dépenser 60 millions pour achever à la Pallice un port inutile et davantage encore pour le relier par une voie ferrée à la frontière de l'Est, ce serait plus économique d'utiliser les grandes voies existantes du Havre à Paris et la frontière de l'Est, en abaissant les tarifs des marchandises de transit. Le Havre ne cesse de le demander ; quelques satisfactions lui ont été accordées sur ce point

pour les cotons, grâce à l'activité zélée de notre Chambre de Commerce, mais il reste encore beaucoup à obtenir ».

J'ai cru pouvoir annoncer à M. de l'Épine que ce vœu n'était point pour déplaire à Lille et qu'il trouverait appui auprès de nous lors du Congrès. J'espère que vous ne me démentirez pas.

Mais j'oublie que nous étions à griller sous un soleil torride, affamés d'ailleurs, aussi fûmes-nous enchantés de voir arriver le train devant nous faire parcourir les six kilomètres nous séparant de La Rochelle. C'est avec la vitesse d'un tramway de Lille que nous parcourons une tranchée ininterrompue dans une terrasse calcaire, avec un mur de craie à droite et à gauche pour tout horizon !

Aussitôt à La Rochelle, nous courons à l'hôtel où le déjeuner est retenu. La brusque invasion de notre bande famélique y jette le plus complet désarroi : j'entends dire à côté de moi que les géographes ont le privilège de faire perdre la carte au restaurateur. On rit, on est désarmé d'autant plus vite que voilà la soupe qui entre et on veut lui faire honneur !

Nous sommes d'ailleurs amplement dédommagés de toutes ces petites mésaventures par l'accueil que nous fait la municipalité rochelaise à l'Hôtel-de-Ville. Quel bijou que ce monument Renaissance, quelle sévérité de bon goût dans cette grande salle où nous savourons le café municipal avec un cognac tel que je n'en boirai probablement jamais plus de ma vie ! Je suis empoigné quand on nous conduit dans une petite salle attenante, ayant gardé sa physionomie des temps de Louis XIII et où l'on conserve pieusement la table de marbre que le maire Guiton érailla d'un coup de poignard, jurant de traiter ainsi quiconque parlerait de se rendre : vous comprenez, j'imagine, l'émotion à l'évocation de cette scène, vous autres Flamands, si attachés à vos franchises municipales !

En sortant de l'Hôtel-de-Ville, nous nous répandons par les rues si curieuses, si pittoresques, avec leurs vieilles maisons et même leurs habitants qui ont conservé un certain air de gravité froide. Après avoir visité le musée, nous nous transportons au port, nous admirons la vieille porte de l'Horloge et surtout la tour St-Nicolas, dernier reste des vieilles fortifications. — C'est là qu'on peut se rendre compte des machicoulis, des escaliers dérobés, etc.

Il est quatre heures, la sirène de nos canonnières nous appelle. A sept heures nous sommes de retour à Rochefort, enchantés de notre journée.

Elle n'était pourtant que le prélude de ce qui nous attendait le dimanche suivant.

Levés à cinq heures et demie du matin, nous étions réunis autour de trois grands omnibus. Je dois dire que beaucoup de membres du Congrès manquaient déjà à l'appel ; le Congrès étant en réalité clos depuis la veille au soir. Un certain nombre de nos confrères n'avaient même pas attendu cette clôture officielle pour prendre le train à destination de Berne. Des Rochefortais de bonne volonté et plusieurs gracieuses Rochefortaises les remplaçaient, et il restait encore un noyau, sinon des plus marquants, du moins des plus joyeux congressistes.

Sortis par la porte Martrou, nos véhicules s'engagent sur la route de Soubise en soulevant des nuages de poussière. A Soubise il nous faut franchir la Charente où nous descendions l'autre jour, c'est ce que nous faisons au moyen de bacs remorqués par un bateau à vapeur. C'est très drôle d'être ainsi en bateau avec sa voiture. Nous voici de l'autre côté de l'eau et nous continuons la route. J'avoue que c'est un peu monotone. Aussi on cause ; on raconte des histoires.

Tout en devisant, nous voici arrivés à Brouage. Quel singulier aspect que celui de cette ville morte... une véritable ceinture de marais en défend les approches. On n'est guère qu'à 1 kilom., mais les innombrables lacets de la chaussée l'allongent indéfiniment en vous ramenant sans cesse sous le feu de la place. Point de glacis ni de chemin couvert ; un large fossé derrière lequel se dressent des courtines et des bastions de brique avec revêtement de pierre : c'est la pure architecture du temps de Louis XIII et un modèle de fortification à la Pagan, le maître de Vauban. Cela est unique en France. Quand on a franchi la porte en ruines, on entre dans une ville qui ne l'est pas moins. Quantité de maisons sont vides et effondrées. La population actuelle ne dépasse pas 250 habitants, dans lesquels les moutards entrent pour une forte proportion, si j'en juge par ceux qui nous entourent pendant que nous déposons respectueusement une fort belle couronne au pied du monument de Samuel Champlain.

On va, paraît-il, laisser souffler les chevaux. C'est le moment de faire bien vite le tour extérieur des remparts. Mais qu'est-ce ceci, de gros anneaux rouillés qui pendent à la partie médiane ! Je m'informe, j'apprends que ce sont des anneaux scellés dans la muraille au temps de Richelieu pour amarrer les navires qui venaient se ranger le long des murailles ! Brouage, en effet, a été un port de mer, voire même

très important. puisque Richelieu a voulu en faire le remplaçant de La Rochelle ! Et maintenant la mer est à plus de huit kilomètres de là : curieux exemple de ces soulèvements côtiers que la géologie constate mais n'explique pas.

Les voitures ont repris leur marche. Après une demi-heure de route, nous traversons Marennes : la géographie m'enseigne que c'est une sous-préfecture, sans quoi j'aurais cru être dans un gros village, Merville ou Cassel, par exemple ; le sous-préfet doit trouver la vie monotone au milieu de ses 4,500 administrés : sur la place se dresse une statue d'un enfant du pays, le marquis de Chasseloup-Laubat, Ministre de la Marine sous Napoléon III. Peu gracieuse, une disposition d'un pli du manteau fait que, les jours de pluie, elle rappelle, paraît-il, le Mannekenpis de Bruxelles.

Marennes prétend au titre de port de mer, parce qu'elle est reliée à la Seudre. En réalité. il n'y a pas un bateau sur les quais, mais les marais qui se trouvent sur la rive droite nous offrent un curieux spécimen de marais salants. Au-dessus du niveau des marées ordinaires, deux fois par mois ils s'emplissent lors des marées de nouvelle et de pleine lune : l'eau passe par une série de bassins où elle s'épure jusqu'à ce qu'elle parvienne dans les *aires*. Là l'évaporation s'achève et le sel se forme. Alors commencent de nouveaux soins, le sel blanc qui flotte à la surface des aires comme une crème cristallisée est enlevé à l'aide d'un *rouable*, et le sel gris qui repose sur le sol d'argile est ratelé pour être mis en lieu sûr.

Le vrai port de Marennes, c'est la Cayenne, à quatre kilomètres de là, sur le magnifique estuaire de la Seudre large de plus d'un *kilomètre*. C'est un spectacle grandiose. Malheureusement l'estuaire n'a pas de profondeur. Pour le traverser et arriver au hameau de la Grève, sur la rive gauche, nous trouvons de coquettes embarcations de la marine, tandis que nos voitures traversent dans un bac remorqué par un bateau à vapeur.

Puis, nous remontons dans nos véhicules et nous voyons les premières maisons de la Tremblade, quand soudain éclate une triomphante *Marseillaise* ! C'est la fanfare précédant le conseil municipal. Nous descendons de voiture, puis les discours commencent ; nous faisons une piteuse figure avec nos habits tout poudreux à côté de nos hôtes superbement parés. C'est égal, il faut faire contre mauvaise fortune bon cœur. Nous nous mélangeons au conseil municipal, la musique

ouvre la marche et la population se presse aux fenêtres pour voir un Congrès. Rien n'a manqué à notre triomphe.

Tout en marquant le pas, en qualité d'ancien trombone dans la musique du Lycée de St-Omer, il me semble que je reconnais l'air exécuté par notre fanfare : nul doute, c'est le *Vaisseau le Vengeur !* Pourquoi diable cet air? je le demande à un conseiller municipal à figure placide qui se trouve être mon voisin. C'est que, dit-il, c'est notre air national à nous : savez-vous bien que tout l'équipage du vaisseau le *Vengeur* était de la Tremblade ! Je n'ai rien répondu à mon interlocuteur, mais portant la main à mon chapeau, je l'ai aussitôt salué, plein de respect pour un compatriotes de ces braves !

On nous conduit ainsi en musique pendant deux kilomètres jusqu'à la salle du Théâtre, où nous attend un déjeuner-banquet. Nous en sortons ayant mangé foule de bonnes choses, mais d'ailleurs absolument affamés. C'est qu'en effet, nos hôtes ne nous ont donné que des fruits de la mer, mais ce ne sont pas là choses comestibles, dit M. Blanc, qui n'estime rien tant qu'un bon morceau de viande. Le fait est que nous nous sommes régalés de belles huîtres vertes, produit du pays, de crevettes roses magnifiques, de soles irréprochables, de moules exquises, de coquillages dont j'ai oublié le nom ; mais la viande n'a été représentée que par un morceau de pseudo-filet arraché à une vache grand'mère, morceau dont les mâchoires les plus robustes n'ont pu dompter l'élastique résistance ! (1)

Tandis qu'on se console en prenant du café, je m'installe dans un coin et je rédige, car je me suis informé auprès d'un autre conseiller municipal de la façon dont on obtient ces huîtres, improprement appelées de Marennes, puisque presque toutes viennent de la Tremblade. Je transcris textuellement mon carnet de notes.

La Seudre fournit chaque année environ *cent millions* d'huîtres vertes d'une valeur de 3 millions de francs, ce qui est un joli denier, mais les ostréiculteurs doivent aller chercher leurs élèves un peu partout, à Arcachon et même en Normandie, car les bancs naturels de la côte voisine sont insuffisants Les huîtres sont d'abord déposées dans

---

(1) Il va sans dire que tout nous a été offert à profusion. Nos hôtes ont voulu nous régaler des produits du pays et ont fait largement les choses. Le malheur est que nous étions en route depuis six heures du matin et que nous étions de véritables cannibales : on avait cru à la Tremblade que nous étions des raffinés ! A. M.

les viviers du littoral jusqu'à ce qu'elles aient atteint un développement de 6 à 7 kilomètres. Elles sont alors transportées dans les *claires*, bassins rectangulaires, creusés dans les alluvions calcaires du rivage, de façon à ce que la mer y pénètre aux marées de vive eau. L'eau est retenue par des vannes.

Chaque année, en mars ou avril, quand les parcs sont vides, on les fait *valanguer* pendant quelques jours, c'est-à-dire que l'eau entre et se retire librement au gré des marées. Puis on laisse *parer* : les vannes sont fermées et le sol sèche, se fendillant sous l'action de la chaleur. Cet abandon dure un mois ou deux, jusqu'au commencement de l'été : on fait alors rentrer l'eau et bientôt la claire est en *humeur*, c'est-à-dire qu'on voit poindre cette algue microscopique, nourriture naturelle de l'huître. Désormais la claire est à point, et durant cinq à six mois elle gardera sa précieuse vertu. En effet, l'algue des parcs, spéciale aux eaux de la Seudre, secrète un liquide cellulaire abondant, d'un bleu d'azur, et un pigment jaunâtre dont les molécules se répandent autour de l'huître qui n'a qu'à ouvrir ses valves pour les absorber. C'est cette manne qui l'engraisse en quelques jours, lui donnant son goût exquis. Toutefois, en sortant des claires, l'huître demande encore des soins avant d'être livrée à la consommation. Il faut la placer dans des bassins cimentés, remplis d'une eau limpide où elle se dégorge des impuretés qui la souillent : voilà tout le travail qu'exige une huître, on ne le croirait pas en la gobant !

Nous remontons dans nos majestueux omnibus et nous quittons la Tremblade aux accents d'un joyeux pas-redoublé. Nous sommes touchés de la réception qu'on nous a faite : il semble même que les jeunes moutards, espoir de la Patrie, aient renoncé à nous quitter, juchés qu'ils sont sur la plate-forme de notre voiture. On leur donne des sous et leur joie est extrême. Pour moi, j'ai des idées de grandeur, et tirant magnifiquement de mon gousset une pièce de dix sous : « Voilà pour celui qui a eu en classe le premier prix de géographie ! » — Moi, moi, m'sieu, répondent aussitôt toutes les voix. Charmé de me voir en compagnie de tant de géographes, j'avise celui qui a la mine la plus intelligente : « Eh bien, voyons, où est Lille ? » En Belgique, m'sieu, me répond-il. — Du coup, je remets mes dix sous dans ma poche, savez-vous ! (1)

---

(1) Gardez-vous de conclure que la géographie est ignorée dans le beau pays de Charente. J'ai eu maintes fois l'occasion de m'assurer du contraire et la Société de

Notre escorte nous quitte à Ronce-les-Bains, à quatre kilomètres de la Tremblade. Le lieu est charmant, des chalets et des villas s'alignent au bord d'un lac bleu entouré d'un gazon qui nous invite au repos, d'autant plus que le soleil est chaud, que nos voitures nous quittent définitivement ; sans compter que là-bas se dessine au large l'île d'Oléron, couverte de pins et frangée de sables d'or.... Mais nous ne sommes pas ici pour nous amuser, c'est du moins ce que nous déclare le Commandant Silvestre. qui remplit à Rochefort les mêmes fonctions que M Quarré à Lille, et qui s'acquitte de ses fonctions de fourrier avec le même tact et le même zèle que son émule lillois. — Nous longeons donc la plage qui est celle du Maumusson. détroit compris entre le continent et Oléron. La mer est basse. Sous prétexte de raccourcir le chemin et déclarant que je suis connaisseur en plages de sable, j'entraîne quelques infortunés compagnons dans une spéculation qui nous conduit au milieu d'une véritable fondrière. Nous rejoignons le gros de la troupe piteux et faits comme des voleurs.

Mais nous voici au Galon d'Or où vient aboutir la ligne de tramway que l'administration des forêts met si obligeamment à la disposition des excursionnistes pour traverser, sur un parcours de 23 kilomètres, la belle forêt d'Arvert. De la pointe d'Arvert où nous sommes à celle de Terre Nègre, le tramway longe à distance une immense plage. Nous montons dans d'élégants et commodes wagonnets et en route !

La forêt est d'abord un enchantement, mais des pins, toujours des pins, cela devient monotone à la longue, sans compter que la chaleur est accablante sous bois. On voit quelques têtes qui balancent ! *proh pudor !* des congressistes dorment, on leur chatouille agréablement le nez avec des lamelles de sapin, quand tout à coup la caravane s'arrête, on est à la Bouverie où l'on trouve trois maisons, l'habitation des ingénieurs, une école ; et, ce qui est plus précieux dans la circonstance, un restaurant à l'usage des touristes. Je ne sais pas si je dois vous faire cet aveu, mais jamais ce simple asile forestier ne vit pareille débauche. Toute la bière, toute la limonade de l'établissement fut consommée séance tenante ; et si tout le vin ne disparut pas également

---

Géographie de Rochefort a largement contribué à rendre plus solides encore les connaissances géographiques. Mon jeune interlocuteur était un étourdi, à moins que ce ne fût un malin voulant un peu se gausser de moi, et en fin de compte, cette dernière hypothèse pourrait bien être la vraie. A. M.

c'est par crainte des conséquences; triste effet de la chaleur et des fruits de la mer consommés à la Tremblade !

Cette halte nous a ragaillardis. Sans compter que la forêt devient moins monotone, voici que des bouleaux et même des chênes alternent avec les sapins. Dans toute cette partie que nous traversons, des dunes énormes se succèdent, couvertes de végétation et forment des chaînes séparées par des ravins. Les plus élevées sont les deux Brisquettes, l'une dite blanche, l'autre noire, je ne sais trop pourquoi. On m'assure qu'elles ont l'une 70, l'autre 72 mètres, que nous voilà loin de nos dunes dunkerquoises! Tous ces sables se déplacaient autrefois et menaçaient de ruine le pays. Les montagnes marchent dans le pays d'Arvert, était un dicton populaire. L'administration forestière a changé tout cela. C'est elle qui a improvisé la forêt. Les pins ont fixé le sable; l'humus se forme et un jour les chênes domineront ces anciens déserts de sable. Je ne puis m'empêcher d'admirer cette puissance du génie de l'homme fixant ainsi la nature.

Nous nous arrêtons dans une clairière; il faut, paraît-il, nous enfoncer dans un petit chemin de sable si nous voulons visiter la côte Sauvage, notre chemin traverse une plantation de vignes américaines, puis il nous faut gravir une haute dune, mais alors quel spectacle. Nous sommes à la pointe de la Coubre qui marque l'entrée de l'estuaire de la Gironde. A droite et à gauche se développe une ligne de dunes variant entre 20 et 40 mètres d'altitude : sur la droite se dresse le phare, et là-bas se détache la silhouette blanche de celui de Cordouan. Devant nous, la mer se brise avec bruit, tandis que dans une sorte de cirque entouré de dunes, nous voyons sur notre gauche les terre-pleins et les parapets d'une batterie autrefois baignée par la mer et qui en est séparée aujourd'hui par des dunes. On y a même abandonné de vieux canons qui achèvent de s'y rouiller.

Nous nous arrachons à regret à ce spectacle : une nouvelle étape nous mène à la sortie de la forêt, à Terre Nègre, où des voitures nous attendent pour nous faire franchir les 5 kilomètres qui nous séparent de Pontaillac !

Mais Pontaillac c'est Royan, c'est la terre promise : nous trouvons la municipalité qui nous attend depuis trois heures et il en est six ! Il est vrai qu'elle n'a pas dû s'ennuyer, car rien n'est beau comme cette plage fréquentée par le monde le plus sélect, aux toilettes les plus claires, c'est un éblouissement.

Je retrouve là une vieille connaissance, le chemin de fer Decauville

qui faisait à l'Exposition le service entre le Champ-de-Mars et l'esplanade des Invalides. C'est qu'il y a en effet 2 kilomètres entre Royan et Pontaillac ; tandis que le mignon chemin de fer nous emporte, je cherche les fameuses inscriptions grecques, cicéroniennes, turques, etc., qui prévenaient de rentrer têtes et jambes ; en leur lieu et place je vois défiler de splendides villas, et quand nous descendons, avant d'entrer à l'hôtel qui est sur le port, je contemple avec admiration un golfe demi-circulaire, aux eaux *bleues*, avec une lumière transparente, que nous ignorons dans le Nord. Le soir, lorsque par un ciel sans nuages je voyais se refléter dans la nappe azurée le disque de la lune, je me figurais que tel devait être l'aspect de Venise.

On nous a fait à Royan une réception sans précédents. Partout nous avions nos entrées gratuites. On refusait même notre argent sur le tramway. J'y ai passé un jour et demi dans un enchantement perpétuel. Je pourrais vous raconter tout cela, mais j'ai promis à mes hôtes que je vous parlerai de leur pays, c'était tout ce qu'ils ambitionnaient et je crois que vous aussi, vous aimerez mieux cela.

Sous son beau ciel bleu, cette plage de Royan est une des plus variées qu'il y ait au monde.

Elle forme un immense arc de cercle divisé en criques ou *conches*, comme disent les gens du pays. Ces conches sont plus ou moins larges et d'aspect différent. Il s'ensuit que l'on peut à son gré choisir le genre de plage qui plaît le plus, qu'on trouve plus en rapport avec ses goûts et sa fortune. Trouvez donc cela ailleurs.

La conche de Pontaillac, la plus septentrionale, est adoptée par la population élégante de l'endroit : c'est là que se donnent rendez-vous les personnes qui aiment le bruit et l'éclat ; rien de plus gai que de voir dans un espace relativement assez vaste tant de jolies toilettes et d'aimables visages ; c'est un fouillis remuant de couleurs claires et grises, avec des cris d'enfant, des appels de baigneurs, et par dessus, à l'heure du bain, le chant monotone de la mer qui monte, car la lame déferle avec brutalité dans cette conche de Pontaillac.

A deux ou trois cents pas de là, vous trouvez enserrée dans des rochers qui lui versent une ombre fraîche une conche étroite, une conche de famille, où l'on peut venir sans être habillé, où l'on prend discrètement ses bains de mer en petite compagnie. Cette conche *du Chai* a un aspect familial et intime. La mer a creusé de profondes grottes au pied du rocher. Les enfants s'amusent, tandis que les mamans rangées en cercle, causent tranquillement en travaillant à

quelque ouvrage, sûres qu'elles sont que leur progéniture ne peut s'écarter ni commettre quelque sottise dangereuse.

La conche de Focillon, au pied du fort de ce nom, ressemble assez à la précédente. La grande conche est celle de Royan. On s'y promène beaucoup, on s'y baigne peu. Elle est dominée par le splendide Casino et on ne s'y sent pas assez à l'aise. Là est aussi le port de Royan. Là viennent s'amarrer des bateaux de pêche ainsi que nombreux bateaux de plaisance, tout prêts à vous transporter sans trop vous écorcher au rocher de Cordouan, distant de 12 kilomètres ; chaque jour un vapeur est en partance pour Bordeaux, en remontant le cours de la Gironde; à chaque marée, un autre vapeur se tient prêt à vous transporter au Verdon, l'avant-port de Bordeaux qui se trouve là-bas, en face de Royan, un peu estompé par la brume de mer.

Mais pour ceux qui aiment les grands bois de pins venant baigner dans la mer, pour ceux qui aiment la solitude, il n'est tel que St-Georges de Didonne, à 3 kilom. au Sud, où le Decauville passant toutes les dix minutes, vous transportera pour vos 30 centimes. Le sable, ferme et élastique sous les pieds, y est d'une blancheur incomparable, tout parsemé qu'il est de paillettes de mica, au lieu de la verte glauconie qui l'assombrit sur nos côtes de la mer du Nord. Derrière la dune est le hameau aves ses 500 habitants. Un enfant du pays, M. Camille Pelletan, décrit la plage en ces termes : « La pointe de Vallière, toujours fumeuse, battue de la lame, trouée et fouillée en tous sens, représente en raccourci une falaise de Bretagne. La pointe de Suzac, à l'autre extrémité de la conche, ombragée d'une végétation méridionale d'yeuses et de chênes-lièges, ressemble à un bloc détaché de la Provence ». Tel est en effet l'aspect de cette plage bénie, qu'elle participe à la fois des avantages du Nord et du Midi, sans en avoir les inconvénients. M. Blanc est tout étonné de retrouver dans une haie une plante grimpante qu'il a étudiée en Égypte ! Quoi d'étonnant alors si Michelet affectionnait d'une façon particulière les ombrages de St-Georges de Didonne et s'il y a été chercher l'inspiration de son beau livre qu'il a intitulé *la Mer !*

Que si vous préférez les charmes d'une nature plus apprêtée et les ressources d'une civilisation plus raffinée, vous serez servi à souhait. Le Casino de Royan est un véritable bijou. Son parc, rempli d'arbres variés, offre des allées ombreuses, j'allais dire mystérieuses où peut à son aise rêver le poète, sa longue terrasse en bordure le long de la grande conche a vue sur la mer et se prête aux contemplations des

mystiques épris de l'infini. Pour les bébés des jeux de toutes sortes y sont multipliés : balançoires, chevaux de bois, guignols, tout cela gratuit, car une somme de 90 francs une fois payée donne droit à toute la famille d'user de ces merveilles. Pour ce prix, vous avez droit également aux sauteries intimes qui s'organisent tous les soirs, aux bals d'enfant qui s'improvisent sous les frais ombrages du parc et avec un excellent orchestre, le jeudi et le dimanche ; mais ce qu'il y a encore de mieux que tout cela, c'est le théâtre du Casino.

N'allez pas croire du moins que ce soit un théâtre en plein vent, un théâtre ouvert ; non pas, c'est un vrai théâtre, comme le nôtre, et même beaucoup plus joli que le nôtre, car il est fort élégant d'aspect et très confortable. Il comporte de 1,000 à 1,200 places, et il est plein tous les soirs, mais plein à ne pas trouver place. Derrière les personnes assises se tiennent des personnes debout qui n'ont pu se procurer un siège. Et il faut voir avec quelle attention tout le monde écoute ! Il est vrai que pour ma part, j'ai entendu là *Roméo et Juliette*, supérieurement joué. On écoute ferme, mais on n'applaudit pas par exemple ! C'est, paraît-il, que les Bordelais n'ont point l'expansion des gens du Midi. Ils sont froids et dédaigneux. Je ne l'aurais pas cru, mais voilà comment on apprend toujours en voyageant.

Et si beaucoup de gens du Nord voyageaient par là, ils se persuaderaient aussi qu'il y a mieux à faire que d'aller s'installer à Ostende ou Blankenberghe en dépensant son argent chez les Belges, ils iraient s'installer à Royan, où ils trouveraient un bien autre paysage, une bien autre plage, du soleil au lieu de brouillard, et l'eau bleue au lieu de la nappe d'un jaune-gris sale que nous offre la mer du Nord. Mais voilà, on étudie la géographie sous forme de nomenclature de noms propres, et l'on ignore les qualités des pays que l'on énumère.

Et que vous dire maintenant pour finir ? Sinon que nous avons une lourde tâche à remplir et que ce ne sera pas trop du concours de toutes les bonnes volontés pour la mener à bien !

Voici ce que disait la *Gironde* le jour de la clôture du Congrès :

« Oui, le Congrès de Rochefort a brillé d'un éclat tout particulier. Je souhaite au prochain Congrès, qui doit se tenir à Lille en 1892, d'être au niveau de celui auquel nous venons d'assister ».

Je m'associe à ce souhait et je dirai plus, je ne doute pas qu'il ne se réalise.

Le Congrès de Rochefort s'est terminé dans une sorte de vision poétique : Royan avec son site incomparable, c'est un peu Vénus sortant du sein des ondes en face de l'immense forêt d'Arvert.

Comme forêt nous n'aurons à présenter que celle des cheminées d'usine. Mais celle-là même a sa beauté et son pittoresque. J'en appelle à ceux qui, s'arrêtant à l'entrée du parc Barbieux à Roubaix, se rappellent comment la grande cheminée de Croix en domine l'ensemble, donnant ainsi la caractéristique du pays.

Lille. Roubaix, Tourcoing, c'est le pays de l'industrie et surtout du tissage. Or, la navette a bien son prix.

Elle était l'apanage de Pallas-Athéné, à telles enseignes que la déesse la jeta un jour à la tête d'une concurrente plus habile, Arachné ; laquelle en fut mortifiée au point de se changer en araignée.

Le XIIe Congrès de géographie a vu Vénus toute gracieuse. Le XIIIe verra Minerve dans toute sa force. Et les deux déesses se valaient pour le prix de beauté. Vous savez que le berger Pâris hésita longtemps avant d'adjuger la pomme du jardin des Hespérides.

Pâris n'eut pas hésité s'il avait vécu au XIXe siècle !

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1892.

Excursion à Lannoy.

7 Avril 1892

Le 7 avril, quarante-neuf personnes se rendaient à Lannoy, sous la direction de MM Ch. Derache et V. Delahodde, pour visiter plusieurs établissements industriels de cette région. Comme toujours, un temps superbe favorisait les membres de la Société de Géographie dans leur excursion.

Nous étions attendus à la descente du train par M. Jean Deffrennes, indnstriel, qui nous conduisit immédiatement visiter son tissage mécanique, situé à peu de distance de la gare. L'établissement se compose, outre les bureaux des directeurs, d'un vaste hall renfermant 125 métiers Jacquart, système Vincenzi, dont 20 sont à la mécanique. Il occupe 150 ouvriers au minimum.

Les articles de fabrication de MM. Deffrennes, Canet et Cie consistent en étoffes pour ameublements, rideaux, portières, couvre-lits de toutes dimensions, tapis de

table en coton, laine ou soie, avec dessins représentant, soit des personnages, soit des ornements divers, — sans oublier les tapis genre oriental dont on nous montre une collection curieuse autant que variée.

Au premier étage règne une galerie latérale, affectée au travail préparatoire de la fabrication : confection des écheveaux, coupage, forage des jeux de cartons pour métiers, etc.

Nous avons pu voir en magasin quelques produits de cette industrie, notamment le portrait du Président de la République, celui du Czar, portrait bien connu à Lille où il a été exposé récemment dans le hall de l'*Écho du Nord*, plus une scène qui représente Rouget de l'Isle chantant la *Marseillaise* (tapis composé spécialement à l'occasion de notre visite). Signalons ici la libéralité de MM. Deffrennes et Canet, qui ont tenu à offrir gracieusement, à chacun d'entre nous, un de ces échantillons distribués suivant le goût personnel des visiteurs.

De cet établissement à celui de MM. Boutemy frères, la distance n'est pas longue. MM. Boutemy nous attendaient au seuil de leur filature, pour nous en faire eux-mêmes les honneurs.

Nous descendons d'abord à la salle des machines électriques. Dans une sorte de cabine, je dirai presque de salon, tant les moindres objets y sont propres, nets et reluisants, on fait fonctionner sous nos yeux trois dynamos système Édison, de 500 lampes chacune, qui, en un instant, projettent autour de nous une lumière incandescente. Ces dynamos sont actionnés par une machine de 300 chevaux-vapeur.

On traverse les magasins où se font les opérations connues sous le nom de *coupage*, *partage* et *peignage* du lin. Il faut, pour pénétrer et pour demeurer quelques moments dans cette enceinte, des poumons bien conditionnés, et toute la curiosité qui distingue les membres de notre Société de Géographie, car un amas de poussières errantes, en suspension dans l'atmosphère, vous y saisit à la gorge dès l'entrée, et s'attache avec persistance à vos habits. On s'y accoutume du reste assez vite, à l'exemple des nombreux ouvriers qui y travaillent tout le jour, dans une sorte de brouillard pulvérulent, au bruit monotone de 52 machines à peigner de formes et de systèmes divers.

Plus haut se trouve la salle des *repasseurs*, où on classe le lin à son numéro, c'est-à-dire suivant son degré de finesse. A côté des lins russes, plus grossiers généralement, nous y trouvons des lins belges, des lins de Courtrai, qu'aucun produit similaire ne peut surpasser : le fameux lin des Flandres n'a-t-il pas fait, depuis le Moyen-Age, la principale richesse de notre pays, et la Lys n'a-t-elle pas, pour cette raison, été appelée par les Anglais « la Rivière d'Or » ? Je n'exagère pas en disant que certains de ces produits rivalisent avec la soie elle-même pour la finesse et pour le moelleux. Aussi comprenons-nous l'orgueil peu déguisé avec lequel les ouvriers eux-mêmes nous montraient ces échantillons de leur art.

On passe ensuite dans une salle de préparation du lin, préparation qu'il serait trop long d'expliquer ici. Cette salle renferme un outillage varié de poulies, étaleuses, doubleuses, bancs à broches, etc., mis en action par de nombreux ouvriers.

Un matériel aussi complet n'est pas sans subir, çà et là, quelques détériorations. Aussi une vaste salle d'approvisionnements, située au centre de la filature, renferme-t-elle toutes les pièces de rechange nécessaires. Là se trouve également la pompe à incendie, à la disposition du personnel qu'on exerce régulièrement à la faire fonctionner. Cette pompe a déjà, paraît-il, de beaux états de service. Enfin, une infirmerie attenante à la salle des approvisionnements, et pourvue de deux lits, est destinée à recevoir les blessés, à la suite d'un de ces accidents qu'il faut toujours

prévoir dans l'industrie. En cela comme dans tout le reste, les directeurs de cet important établissement ont fait preuve de bonne et sage administration.

Non loin de là se trouve l'âme de la filature, la grande salle des machines à vapeur, où se meuvent une machine à balancier, système Watt, de 100 chevaux, et à côté une machine horizontale d'une force de 300 chevaux. Nous atteignons, au second étage, une étroite passerelle à balustrade, au-dessus de la grande bielle verticale qui plonge dans le vide avec d'énormes ronflements. De là nous apercevons, par une fenêtre, une série de petits toits à pignons, serrés les uns contre les autres, qui forment à perte de vue la couverture des magasins. Le panorama rappelle les plus ambitieuses « vues d'ensemble », dont on orne les prospectus des grandes maisons industrielles. Je ne sache pas qu'il existe, dans toute la région du Nord, d'établissement plus vaste en ce genre.

La filature au mouillé, située dans une autre partie des bâtiments, se compose de deux salles, l'une où l'on file les produits de qualité ordinaire, et qui contient 12,000 broches, l'autre, spécialement affectée aux « fils de filterie », ou fils supérieurs, et contenant 18,000 broches. Hâtons-nous d'y admirer, d'un rapide coup d'œil, l'agilité des fileuses et des rattacheurs. Il y règne un bruit assourdissant, et l'appel aigu des sifflets nous y déchire les oreilles. Passons.

On nous montre, dans d'autres salles, les opérations du dévidage et de l'empaquetage du fil. Les paquets ainsi préparés pour la vente sont rangés dans un vaste magasin que nous traversons dans sa longueur (220 mètres). Plus loin encore se trouvent les ateliers de réparation et de construction, où une armée d'ouvriers de toutes professions manient les instruments les plus divers.

Les magasins sont reliés au chemin de fer. Une locomotive spéciale fait plusieurs fois par jour le service des marchandises.

Quelques chiffres pour finir : la consommation de charbon est d'environ 4 à 5 wagons, soit 50,000 kilogrammes par jour.

L'établissement occupe 1,400 ouvriers et ouvrières.

MM. Boutemy possèdent encore une filature d'étoupes à Linselles (7,500 broches et 300 ouvriers), et à Werwicq un teillage mécanique qui occupe environ 100 ouvriers.

Nos hôtes nous mènent ensuite, pour faire diversion, visiter leur gracieux jardin d'hiver. Pourquoi la nécessité d'être bref m'oblige-t-elle à passer sous silence toutes les merveilles que nous y traversons, comme dans un rêve ! Ce que nous y avons vu ? Des plantes tropicales, des palmiers, des ficus gigantesques, des camélias en arbres, chargés de leurs floraisons blanches ou roses, des grappes de raisin pendant à des treilles, etc., etc. S'il est, parmi ceux qui me liront, un amateur passionné des choses de l'horticulture, je lui dirai : voulez-vous voir mieux et davantage ? Allez sans crainte frapper à la porte du logis, vous y trouverez des hôtes aimables et éclairés qui prendront plaisir à satisfaire votre curiosité. Et si vous êtes artiste par surcroît, et pourvu de quelque recommandation, c'est leur maison elle-même qui s'ouvrira devant vous, c'est la bibliothèque avec sa riche collection d'in-folios et d'elzévirs, et le salon de musique et l'atelier de peinture, où tout rappelle le souvenir et le talent délicat d'une femme ; et sans doute aussi poussera-t-on l'obligeance jusqu'à vous offrir, comme à nous, l'excellent vin de liqueur, chaud et cordial, que le maître mûrit en cave à l'adresse de ses amis.

Un plantureux repas nous attendait à l'hôtel-de-ville, dans la salle même réservée aux délibérations municipales. La gravité du lieu ne nous empêcha pas de faire honneur à la table. A l'issue du dîner, plusieurs toasts furent portés, tant à MM. Deffrennes et Boutemy, devenus nos hôtes, qu'aux sympathiques organisateurs

de l'excursion, — sans oublier les dames qui nous accompagnaient, « joie et parure » de cette réunion.

A deux heures, continuation de la tournée.

Pendant qu'un certain nombre d'entre nous visitaient les bâtiments en construction destinés au tissage mécanique de M. Bettremieux, quelques autres obtenaient de MM. Deffrennes et Duplouy l'autorisation de visiter leur importante manufacture d'ameublements. M. Deffrennes lui-même, parent de l'aimable industriel qui nous avait reçus le matin, s'offrait de bonne grâce à nous diriger dans ses ateliers.

Outre les couvre-lits piqués, tricots, tapis de table, rideaux, portières, etc., la maison fabrique, — et c'est là qu'était pour nous l'intérêt de la visite, — des articles genre oriental, tapis de Turkestan, de Perse et de Caramanie, remarquables par la richesse et la fantaisie des dessins. Nous y avons vu également une belle collection de tapis-macassar à personnages, reproduisant, entre autres scènes ou tableaux connus, les *Glaneuses*, de Millet, l'*Assomption*, de Murillo, et la *Pêche miraculeuse*, — je ne cite que pour mémoire l'éternel portrait, rigide et correct, du Président Carnot.

MM. Deffrennes et Duplouy possèdent deux succursales de leur usine de Lannoy, situées l'une (tissage à la main) sur le territoire de Hem, l'autre (tissage mécanique) à Anstaing. Ces trois établissements occupent environ 600 ouvriers.

Notre dernière visite était réservée à l'usine de MM. A. Parent et Desurmont, à Hem-Lannoy. Ces Messieurs nous ont reçus à l'entrée de leur établissement, qui se présente tout entier à la vue, dans son plan d'ensemble. On y fabrique les tissus pour ameublement, les tapis de table et les rideaux, et aussi le tapis de pied moquette. La machine à vapeur occupe le centre de l'usine : le hall aux câbles, commandé par le grand volant, lui fait suite en prolongement, et sépare les deux tissages : d'un côté l'ameublement, de l'autre le tapis-moquette.

Nous visitons d'abord, par ordre de manutention, les diverses salles qui concernent l'ameublement. Voici les magasins de matières écrues et teintes, jute, coton, lin, laine et soie, la salle de préparation où des bobinoirs dévident les différents fils sur des bobinots qui servent ensuite aux ourdisseurs pour préparer les « chaînes » de chaque métier. En face, les canetières servant à dévider les fils de « trame » sur des canettes que les tisserands introduisent dans leurs navettes pour tisser. Au milieu, le dressage des chaînes sur des *rouleaux* qui s'adaptent directement sur chaque métier à tisser.

Les différents services correspondent entre eux et sont tous en rapport avec le tissage qu'ils alimentent.

Tout l'établissement est à nefs élevées portées sur des colonnes de fonte et sur des poutres en fer à longue portée, poutres cloisonnées à jour, légères et agréables d'aspect. Chaque nef porte une toiture pleine d'un côté, et vitrée de l'autre. Les métiers sont montés pour recevoir la lumière du jour, sans jamais être exposés au soleil.

La salle des machines mérite une mention particulière. Elle est vaste et tenue avec une grande propreté. La machine (système Sulzer), se distingue par la simplicité de son mouvement de détente, et comme elle commande au moyen de câbles toutes les transmissions des deux tissages, elle est absolument silencieuse et ne produit aucune trépidation.

Nous avons traversé ensuite les diverses salles du tissage de tapis-moquette. Les métiers mécaniques à tisser le velours ont fort intéressé notre groupe, et spécialement les dames qui en faisaient partie. Nous avons suivi les phases successives de

cette fabrication jusqu'à l'apprêt des pièces tissées, le tondage du velours et la mise en ballots. Quelques collections de tissus placées sous nos yeux par nos obligeants cicerones, nous ont fait juger de l'ensemble de la fabrication, depuis les genres les plus ordinaires jusqu'aux soieries et à la moquette haute laine.

Comme l'heure du départ approchait, MM. Parent et Desurmont nous ont offert, avec une courtoisie charmante, de copieux rafraîchissements dans la cour de leur usine. L'un d'eux a même poussé la complaisance jusqu'à nous accompagner à la halte de Petit-Lannoy, où nous avons pris le train qui nous a ramenés à Lille vers cinq heures.

Un instant encore cependant.

Dans tout ce que nous venons de voir, il s'est agi fort peu, extrêmement peu, de géographie, au point que pour des esprits non prévenus, notre visite aurait pu s'appeler : Excursion à Lannoy par la Société Industrielle du Nord. Qu'on me permette de combler cette lacune par quelques notes historico-géographiques sur la ville de Lannoy.

Lannoy (primitivement l'Aulnoy. lieu planté d'aulnes), chef-lieu de canton à 12 kilomètres Nord-Est de Lille, est une cité fort ancienne, en possession d'un riche et glorieux passé.

L'un de ses premiers sires, Hugues, fut chambellan du duc de Bourgogne, gouverneur de Flandre et de Zélande, et ambassadeur.

Charles de Lannoy, son fils, fut créé vice-roi de Naples par Charles-Quint. C'est lui qui gagna la fameuse bataille de Pavie, où François Ier fut fait prisonnier.

La maison de Lannoy a produit plusieurs gouverneurs, des ambassadeurs, des généraux, et seize chevaliers de la Toison d'Or. L'histoire de la ville elle-même n'a jamais été séparée de celle de Lys, qui formait avec elle un seul et même fief.

En 1459, Philippe-le-Bon accorda à « sa bonne ville », le droit de prendre des armoiries. Elle fit graver sur son scel un écu d'argent à trois têtes de chiens clabauds de sable (chiens noirs aboyants). Une légende se rattache à l'origine de ces armoiries : on dit qu'une nuit la ville de Lannoy fut sur le point d'être surprise par une bande de malandrins, et que des chiens, par leurs aboiements, donnèrent l'alarme et sauvèrent les habitants du pillage. De là l'emblême.

Lannoy eut à subir plusieurs sièges et fut saccagée deux ou trois fois. En 1792, elle demeura le dernier poste des Autrichiens sur notre territoire ; la garnison ennemie en fut délogée à coups de canon à la fin de cette même année.

Le château-fort de Lannoy était un vaste carré, flanqué aux quatre coins de tours élevées. Des fossés larges et pleins d'eau l'environnaient. Une partie de ces fortifications se retrouvent encore derrière l'établissement de MM. Boutemy. Nous avons pu voir le plan de la ville et de la forteresse, appendu à une muraille dans la grande salle de l'hôtel-de-ville qui a été notre réfectoire.

Une histoire de la châtellenie de Lille, publiée en 1730 sans nom d'auteur, nous apprend que Lannoy possédait à cette époque une certaine importance industrielle. Le même auteur daigne. il est vrai, concéder que plusieurs autres « bourgs » méritent, à un degré moindre, « quelques attentions », notamment ceux de Tourcoing et de Roubaix. L'auteur était loin de prévoir l'extension rapide que devaient prendre à notre siècle ces deux bourgades alors insignifiantes.

Lannoy renferme aujourd'hui 1,780 habitants, mais elle emploie journellement comme ville industrielle, une partie des populations voisines, que l'exiguité du territoire empêche seule d'y résider.

G. HOUBRON.

ÉPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891

AVRIL.

3 Avril. — Est-Africain. — Le *Journal Colonial* de Berlin contient la nomination du baron de Soden comme gouverneur de l'Afrique allemande et du comte Zalewski comme commandant des troupes, le major de Wissmann étant arrivé au terme de ses fonctions.

9 Avril. — Autriche. — Ouverture du nouveau Reichsrath.

— Soudan français. — Le colonel Archinard, après avoir occupé Kankan (6 avril) et mis en fuite les Sofas de Samory (8, 9 avril), entre dans la capitale, Bissandougou, entièrement détruite.

— Congo français. — La mission Crampel est arrêtée dans sa marche vers le lac Tchad. Suivant les récits des indigènes, Crampel est massacré avec une partie de son avant-garde à El-Konto, au Baghirmi.

15 Avril. — Érythrée. — Protocole signé à Rome, avec l'Angleterre, délimitant les possessions et la sphère d'influence de l'Italie, dans la colonie d'Érythrée (Massaouah) et au Soudan oriental.

18 Avril. — Algérie. — M. J. Cambon est nommé gouverneur général de l'Algérie.

21 Avril. — Indo-Chine. — M. de Lanessan est nommé gouverneur général de l'Indo-Chine avec des pouvoirs très étendus.

23 Avril. — Italie. — Explosion d'une poudrière à Rome, 300 blessés.

24 Avril. — Allemagne. — Mort à Berlin du feld-marécal de Moltke.

— Comores. — A la suite du soulèvement des indigènes d'Anjouan contre le protectorat français, une colonne envoyée dans l'île rétablit l'ordre après une courte lutte. Saïd-Omar est installé comme sultan.

25 Avril. — Tunisie. — Le *Journal Officiel tunisien* publie un décret du bey établissant dans la Régence l'heure du temps moyen de Paris.

30 Avril. — Allemagne. — Le prince de Bismarck est élu député au Reischtag au deuxième tour de scrutin, par la circonscription de Geestemunde.

— Congo français. — Décret portant que les territoires du Gabon et du Congo français, réunis en une seule colonie par décret du 11 décembre 1888, porteront désormais le nom de Congo français.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

FRANCE

A Molières (Tarn-et-Garonne), on vient de découvrir une habitation souterraine composée de sept grottes ogivales, séparées par un couloir central. Un grand nombre d'ossements ont été trouvés.

On suppose que ces grottes servaient de refuge aux religieuses d'un couvent voisin pendant les guerres de religion.

ASIE.

Frontière russo-chinoise. — C'est le pays montagneux situé entre le 38° et le 39° latitude Nord qui est l'objet de contestations entre la Russie et la Chine. La Russie réclame la chaîne de Kisil-Yart, dont les cîmes atteignent une hauteur de 7,800 mètres ; au pied de ces montagnes à l'Est, sous le 75° longitude Est se trouve le petit lac de Kara-Kul. La Chine, au contraire, désire avoir sa frontière le long du 74° longitude, entre le grand lac du Kara-Kul ; d'après les rapports des agents anglo-indiens, la Chine n'a jamais administré directement ces plateaux ; ses gouverneurs se bornaient à allouer certaines sommes aux chefs de tribus de ce pays, à la condition qu'ils garantiraient la sécurité et le libre passage aux commerçants chinois. Ainsi, le prince de Chicnan recevait annuellement dix yambus, lingots d'argent dont chacun vaut 425 francs ; Sarikol en recevait six, les Kansdschouli quatre et l'émir de Wakhan trois.

Autrefois, le Tagharma-Pamir était habité par les Tadjik, cultivateurs très laborieux. Il y a soixante-dix ans, les Andidjanis, aujourd'hui sujets russes, ont envahi le pays et emmené les habitants en esclavage. Il y a vingt ans, quelques colons y sont retournés, encouragés par le souverain de Kaschgar. Les Kirghiz ont aidé ces nouveaux colons à bâtir des maisons et à labourer les champs. Les bonnes terres arables ne manquent pas dans cette région, et la culture du blé peut s'y développer sur une grande échelle. Mais les Chinois n'avaient pas la force ou le désir de châtier les brigands qui faisaient des incursions sur ces territoires, et l'Atalik, leur successeur dans la domination du Kaschgar, a rétabli la sécurité ; il a toujours le mérite d'avoir colonisé ces vallées.

AFRIQUE.

Les Français en Afrique. — Les nouvelles reçues du continent noir sont mauvaises.

On a appris le massacre de la mission Ménard qui refaisait l'itinéraire suivi par le capitaine Binger.

L'administration des colonies vient de recevoir la lettre que lui adressait le commandant Monteil, le 10 avril 1891, lors de son séjour à Lanfiéra.

On sait que cet excellent officier, chargé d'une mission d'exploration dans la boucle du Niger, devait aller de Ségou-Sikoro à Say.

Après avoir quitté Ségou-Sikoro, le commandant Monteil se rendit à San, petit État indépendant situé entre le royaume de Ségou, les États de Tiéba et le Dafina. La ville de San est à proximité du Mayel Balevel, et elle est le centre d'un commerce assez actif. Son influence dans la région est considérable. Ses chefs ont conclu avec notre explorateur un traité de protectorat.

De San, la mission gagna Sikasso, comme nous l'avons déjà dit, et elle se rendit, à l'ouest, au pays des Bobos. Le 20 mars, le commandant Monteil concluait une convention, à Boussoula (Bossoula de la carte Binger ?), avec les chefs des Bobo-Dioulassou. Il a pu constater une immigration assez importante de Peulhs dans le pays des Bobo.

C'est alors que le commandant Monteil remonta au nord pour explorer le Dafina, dont le territoire s'étend à l'est du Ségou et du pays de San, au nord du Bobo et du Gourounsi et à l'ouest du Mossi. A Lanfiéra, la ville principale du Dafina, M. Monteil fit alliance avec l'almamy Karamoko, dont l'autorité politique et religieuse est considérable dans le centre de la boucle du Niger et qui a des relations très suivies avec les chefs indigènes des pays situés entre le Dafina et le Niger. Karamoko consentit à placer le Dafina sous le protectorat français. Il est à remarquer que les Peulhs de cette région sont hostiles aux Toucouleurs et à l'ancien sultan de Ségou, Ahmadou, réfugié au Macina à la suite de la prise de Nioro.

La mission quitta Lanfiera vers la fin du mois d'avril 1891 et arriva à Waghadougou, la capitale de la confédération du Mossi, au commencement du mois de mai.

Depuis, on n'a reçu aucune nouvelle du commandant Monteil.

Or, se dirigeant en plein est, il doit indubitablement se heurter aux Touaregs qui sillonnent le Damergou.

On sait avec quelle énergie, triomphant des embûches anglaises, le lieutenant de vaisseau Mizon a pu entreprendre de remonter le cours de la Bénoué vers le Tchad.

Mizon, renonçant à sa marche vers le Tchad, vient de quitter Yola se dirigeant, à travers l'Adamaoua, vers l'Oubanghi ou le Haut-Sangha ; il trouvera là les bandes qui ont massacré Crampel.

Monteil et Mizon n'ont que quelques hommes d'escorte. On ne peut assurément que louer leur courage et leur abnégation ; mais, sans vouloir être de mauvais augure, on tremble en songeant aux dangers qu'ils affrontent, aux périls qui les guettent à chaque pas.

Le Dahomey est en pleine insurrection. Cela n'est point pour nous surprendre. Nous avions poussé ici même un cri d'alarme lors de la conclusion du traité avec Behanzin : les prévisions de notre correspondant de Kotonou n'ont été que trop justifiées.

Ces événements donnent un grand intérêt d'actualité aux renseignements que publie M. Jean Bayol dans la *Revue scientifique.*

Au Dahomey tout le monde est soldat. Le service est obligatoire pour tout homme valide. Les contingents — réunis à Abomey au moment où le roi a l'habi-

tude de se mettre en marche pour les razzias qui doivent alimenter les sacrifices annuels et les ventes d'esclaves — sont incorporés dans des cadres permanents.

Le roi est le chef suprême de l'armée. Il délègue parfois ses pouvoirs de généralissime à un *gaon*, qui prend alors le commandement. Pendant la célébration des coutumes, le roi fait à Abomey des distributions de vivres et de vêtements. Quatorze « dépôts » de régiments résident à Abomey. Pour treize d'entre eux, M. Jean Bayol nous donne les noms dans la langue du pays. Le quatorzième est le « régiment des musulmans ». A la fête des coutumes, le crieur du roi appelle successivement chaque troupe. Et les hommes sous les armes répondent : *Sodèbè* (nous voilà prêts pour la guerre).

M. Jean Bayol évalue à 10 ou 12,000 hommes le nombre des soldats réguliers vivant de la guerre et habitant soit à Abomey, soit dans les camps disséminés sur la frontière. Les contingents levés dans le royaume peuvent atteindre 10,000 hommes. Cela fait en tout 22,000.

N'oublions pas cependant les « amazones », les fameuses amazones. On a raconté que le roi de Dahomey est gardé en son palais par une armée de femmes ; le peuple dahoméen les appelle *minos* (*mi*, notre, *nos*, mère) et, familièrement : *les femmes du roi*. Or, cette appellation ne saurait leur convenir, pas plus que celle d'*amazones*, d'ailleurs. En effet, l'idée d'*amazones* implique l'équitation, le cheval. Et il n'y a pas de cavalerie au Dahomey. D'autre part, la garde féminine du roi de Dahomey est tout à fait distincte du harem : celles qui la composent sont vouées au célibat.

L'armement des Dahoméens est assez varié. On y trouve tous les genres de fusils à pierre : long fusil de traite de Birmingham (*Buccanneer guns*), qui porte à 80 mètres, mousqueton de la cavalerie française (modèle 1822), tromblons et espingoles à gueule évasée, semblables aux armes dont nos sapeurs d'infanterie étaient munis il y a un siècle. A Allada, il y a six vieux canons enlevés sans doute au fort que les Français entretenaient au dix-septième siècle à Xavier ou Savi. D'autres canons de très petit calibre se voient, à moitié enfouis dans le sol, sur la route d'Ouagbo à Allada. Dans Abomey, M. Jean Bayol a vu encore trois vieux canons.

Tous ces canons sont sans affûts. C'est à un homme condamné pour adultère qu'on impose l'obligation de transporter le canon sur ses épaules, aux jours d'expédition ou de fête. Ainsi, la morale et l'artillerie s'accordent au Dahomey.

A l'usage des armes à feu, les Dahoméens préféreraient d'instinct le coutelas et l'assommoir dont ils jouent agréablement. Ils sont très entraînés, physiquement, par la gymnastique, les longues marches, les danses. Ils sont vigoureux et de haute taille. On sait, d'ailleurs, qu'ils sont belliqueux.

Depuis qu'il a quitté le Dahomey, M. Jean Bayol croit savoir que l'armement des troupes de Behanzin s'est notablement perfectionné. Ces troupes auraient environ 3,000 bonnes armes à feu, pour la plupart des fusils Sniders livrés par les maisons allemandes de Togo et de Whydah. Behanzin aurait aussi quelques canons Krupp de petit calibre.

Heureusement, les nouvelles du Soudan sont meilleures.

Les derniers renseignements officiels reçus sur la situation des postes établis par le lieutenant-colonel Humbert dans la région du haut Niger, à la suite de ses engagements avec Samory, présentent sous un aspect favorable la situation politique et militaire au début de l'hivernage.

Les attaques désespérées des sofas de Samory contre nos colonnes ont montré l'impuissance absolue de nos adversaires, en dépit de l'armement perfectionné dont ils sont munis. Dans le dernier combat, celui du marigot de Bécé, nos troupes avaient eu affaire à tous les contingents de Samory. Celui-ci avait rappelé du Sud

tous ses chefs. Il commandait en personne, et l'effectif de ses troupes engagées était de 1,500 à 2.000 hommes armés de fusils à tir rapide. sans compter les hommes armés de fusils à pierre. L'issue du combat. comme on sait, a été désastreuse pour Samory, qu'on a vu fuyant. Le chef de ses griots. qui ne le quittait jamais, a été tué ; son cheval est entre nos mains. ce qui prouve que l'almamy a été serré de près.

On sait également que, malgré la vivacité de l'action et le tir violent de l'ennemi, nos pertes en cette affaire ont été très faibles : elles s'élèvent à un sergent de tirailleurs tué et trois blessés. Pas un seul Européen n'a été atteint.

Le lieutenant-colonel Humbert donne l'état des pertes pendant la dernière partie de la campagne. Les seize combats livrés du 10 janvier au 14 mars, ainsi que les nombreuses escarmouches et engagements avec les troupes de Samory, ont coûté, au total en tués : officiers 2, Européens 2, indigènes 30 ; en blessés : officiers 8, Européen 1, indigènes 82. Nous avons pris à l'ennemi 200 fusils à tir rapide, 76,000 cartouches et 28 chevaux.

Nos succès ont eu pour effet de porter un coup terrible au prestige de Samory et d'attirer à nous les populations. Lors du départ du lieutenant-colonel Humbert de Kérouané pour Siguiri, où il vient d'arriver, plus de dix mille habitants s'étaient installés dans des villages reconstruits entre Kérouané et Sanankoro, et un marché était déjà ouvert. Samory ayant été obligé de rappeler tous ses sofas pour tenter un effort suprême, les habitants ne se voyant plus gardés. avaient fait demander au commandant de Kérouané d'envoyer quelques tirailleurs pour les ramener : ce qui fut fait. Les indigènes n'osent, en effet, venir à nous d'eux-mêmes ; ils nous savent les plus forts. mais ils ont subi tant d'épreuves qu'ils ignorent si nous n'abandonnerons par le pays et si Samory ne reviendra pas aussi puissant qu'autrefois. Ils pensent qu'en ce cas ils pourront éviter les vengeances de Samory en prétendant qu'ils ne sont venus à nous que contraints et forcés.

Plusieurs reconnaissances, parfois à des distances de plus de 40 kilomètres, ont été effectuées aux environs de nos postes. Elles ont plusieurs fois surpris et défait des bandes ennemies et ramené de nombreux prisonniers, des armes. du bétail. Au cours d'une de ces pointes. un fils et une fille de Samory auraient été tués. Ces reconnaissances ont eu pour conséquence d'activer la retraite de Samory et de ses bandes et de nous amener de nouveaux adhérents. Les nouveaux postes, dont le capitaine Wintemberger est nommé résident, ont été mis en état de défense et abondamment pourvus d'approvisionnements pour toute la durée de l'hivernage. En somme. les résultats de la campagne récompensent largement les efforts héroïques de nos troupes et font espérer qu'il suffira maintenant d'un faible effort pour amener la pacification du Soudan français.

Chez les Touaregs. — La mission Méry. — Un courageux explorateur. M. Gaston Méry, dont le voyage était resté complètement secret, vient d'accomplir une périlleuse mission chez les Touaregs de l'Est ou Asdjer.

Cette mission, à la fois géographique et commerciale. lui avait été confiée par un groupe agissant en dehors de toute attache officielle et sans subvention d'aucune sorte.

Le fondateur du groupe en question est M. Georges Rolland, qui, comme on sait, n'a cessé de préconiser, de concert avec le général Philebert et le colonel de Polignac. une politique de pénétration pacifique et commerciale chez nos anciens amis les Touaregs Azdjer ; les autres membres sont MM. Fock, vicomte E. de Marsay et Tharel.

J'avais connaissance de cette exploration par M. Édouard Blanc, mais il m'avait

recommandé le secret. D'autres ont parlé, je suis autorisé à parler à mon tour, je vais dire aux lecteurs du Bulletin ce que j'ai appris et ce qui n'a pas encore été publié, que je sache.

Il s'agit toujours du projet de voie ferrée par l'Oued Igharghar

Le but poursuivi était la pénétration jusqu'à l'oasis de Rhât.

L'expédition se fit sans bruit et dans des conditions particulières de hardiesse. M. Méry partit avec un guide et trois indigènes pour toute escorte.

Le guide lui avait été fourni par M. Blanc qui l'avait connu et apprécié pendant son séjour en Tunisie. M. Blanc savait qu'on pouvait avoir une confiance absolue en son intelligence et en son intrépidité.

C'est surtout le sang-froid qui est ici nécessaire ; il faut passer au travers des mailles du filet que tendent les Touaregs pour se préserver du contact européen. La diplomatie est alors indispensable, ainsi qu'une grande finesse, pour passer.

Tout réussit à souhait pendant les premiers temps, grâce à la prudence et à la sagacité du guide, grâce au sang-froid de M. Méry.

Malheureusement le guide vint à mourir. M. Méry voulut continuer quand même ; mais partout on relevait des traces de Touaregs. Les trois indigènes se couchèrent sur le sol et déclarèrent qu'ils ne se relèveraient que pour prendre la route du retour.

Prières, menaces, rien n'y fit ; M. Méry dut s'exécuter.

Toutefois, son voyage n'est pas demeuré sans résultats.

Il a rapporté de précieux itinéraires, il a fait au point de vue géographique d'importantes découvertes sur lesquelles il ne m'est pas permis d'être plus explicite pour le moment.

Nous savons également que M. Méry s'est avancé au-delà de Timassinin, dans la vallée des Igharharen, jusqu'auprès de Tebalbalet, c'est-à-dire plus loin, sur la route de Ouargla au Tchad, qu'aucun Européen depuis Flatters. Ce voyage fait le plus grand honneur à l'énergie de M. Méry.

Au retour, il s'est rencontré à Aïn-Taïba avec M. Fourneau, dont on connaît déjà la mission dans ces parages. Il a été ainsi donné aux deux vaillants explorateurs de se serrer la main, en plein Sahara.

Nous espérons que les deux explorateurs viendront se serrer la main au Congrès de géographie de Lille.

A. Merchier.

M. de Brazza au Congo. — Le lieutenant-gouverneur du Congo a reçu, à Libreville, une lettre de M. de Brazza, en expédition dans la Haute-Sangha. Le 12 janvier, M. de Brazza était au nouveau poste de Bania, par 4° 3′ de latitude nord; il avait reçu un excellent accueil du chef des Djambalas. Suivant des nouvelles extérieures, parvenues à Brazzaville le 21 février, la chaloupe *Courbet* aurait traversé sans encombre, à la fin de janvier, les rapides de Bania et atteint le point extrême où M. Fourneau a enlevé des pirogues pour assurer sa retraite.

La mission Dybowski. — Des nouvelles intéressantes concernant la mission Dybowski, qui se compose de 105 hommes, dont 43 tirailleurs sénégalais :

Chez le chef des N'Gapous, la colonne trouve un Sénégalais de la mission Crampel qui, prisonnier du sultan de Baghirmi, a réussi à fuir et qui donne de précieux renseignements. Il affirme que c'est le Targui qui a trahi Crampel, qui a fait assassiner Biscarrat et a essayé de faire subir le même sort à Nebout.

La colonne a pu rejoindre la bande de pillards musulmans, coupables du massacre

de nos compatriotes, la met en déroute, la détruit en partie et la poursuit pendant près de huit jours.

L'effet obtenu par ce succès dans la région du haut Oubanghi a été immense ; à son retour, la colonne a reçu des ovations des noirs ; des traités ont été signés, nous ouvrant le pays jusqu'à El-Kouli.

Une nouvelle exploration en Afrique. — Le gouverneur du Congo français prépare une expédition qui ne se mettra pas en route avant cinq mois et à la tête de laquelle sera placé M. Foudère, un homme tout jeune encore, qui a déjà passé sept années au Congo ; qui a exploré la région comprise entre le bassin de l'Ogooué et le bassin du Congo ; qui, alors qu'il commandait le poste de Boughi où M. Musy fut dévoré par les sauvages de la tribu des Salangas, a accompagné l'avant-garde de la mission Crampel chez les N'Drys ; qui, enfin, a eu la triste mission de ramasser le corps de M. Orsi, une des victimes de la mission Crampel.

Le but de la mission sera toujours la pénétration vers le lac Thad.

M. Foudère a causé de son projet à un reporter d'un journal de Paris. Voici le passage de sa conversation relatif aux pays qu'il doit traverser :

« Deux sultanats sont en lutte incessante : l'Ouadaï, soumis à l'influence des Senoussi et des marabouts venus de la Tripolitaine, est d'un abord impossible ; le sultan du Baghirmi, au contraire, paraît devoir être d'un accueil moins hostile ; en conséquence, je m'établirai sur les plateaux qui donnent naissance à la rivière Serbeouel ou Logoue, un affluent du Chari, et, de là, j'enverrai des émissaires au sultan avec mission d'obtenir l'autorisation de franchir son empire.

» Certes, je suis loin de méconnaître les terribles difficultés de l'entreprise. Le Baghirmi et l'Ouadaï peuvent mettre 50,000 hommes armés sur pied de guerre ; ce n'est par conséquent pas par la force et avec les escortes dont disposent généralement les missions françaises, que l'on peut songer à franchir cette barrière ; les discussions pacifiques auront seules raison de ces peuplades musulmanes, qui ont leur civilisation et qui ne comprennent pas ce qu'elles auraient à gagner à adopter la civilisation européenne.

» Si l'on ne veut pas avoir recours à la violence, ce n'est pas là qu'est le danger. Le péril que l'on court vient des bandes de pillards qui sillonnent la région en avant du Baghirmi ; c'est une de ces bandes qui a massacré la mission de Crampel ; c'est contre ces bandes qu'il importe de s'armer et de se mettre en garde ».

AMÉRIQUE.

Brésil. — Depuis 1889, le Brésil ne paraît pas doué d'une stabilité à toute épreuve.

Malgré le ton comminatoire avec lequel les autorités démentent la nouvelle, il est certain qu'un pronunciamento sérieux a été fait à *Corumba*, ville du Mato-Grosso et que peut-être la séparation de cette riche province d'avec le Brésil est en train de se faire.

Sans doute, le gouvernement de M. Peixoto déclare qu'il n'a eu qu'un signe à faire pour tout remettre en ordre et faire rentrer les rebelles sous terre, mais qui veut trop prouver ne prouve rien et quelques renseignements géographiques sur la nature du pays sont bien faits pour nous mettre en garde contre la superbe assurance du gouvernement brésilien.

Le Matto-Grosso est hors d'atteinte des bataillons du président Peixoto. Si, en effet, la province tient au reste du Brésil parce qu'elle est englobée dans ses frontières politiques, elle en est séparée en réalité par une ceinture de déserts infranchissable.

On ne peut l'atteindre par la voie de terre. Pour parvenir jusqu'à elle, il faut effectuer une interminable navigation de quinze jours, le long des grands fleuves Parana et Paraguay, à travers les territoires de la République Argentine. Et, lorsqu'après ce pénible voyage on parvient enfin au but, on se trouve en face des forteresses de Coïmbra et d'Albuquerque, qui barrent complètement le fleuve et laissent peu d'espoir aux envahisseurs.

Du reste, la province est fortement approvisionnée en matériel de guerre. Un important arsenal, celui de Ladario, placé près de Corumbe, renferme un nombre suffisant de canons et de chaloupes cuirassées pour assurer la défense complète de la rivière.

Aussi, lorsqu'à la première nouvelle du mouvement séparatiste, il y a un mois, le gouvernement de Rio-Janeiro voulut envoyer à Matto-Grosso un bâtiment de guerre porteur d'un plénipotentiaire, les insurgés se contentèrent de lui barrer poliment la route et de montrer, du sommet des hauteurs d'Albuquerque, quelques gueules de canons bien rangés.

Il n'en fallut pas davantage pour faire retirer en bon ordre commissaire et bâtiment et pour convaincre le bon général Peixoto de l'inutilité de sa tentative.

Les fortifications de Matto-Grosso et l'organisation de ses forces militaires remontent à l'époque de la fameuse guerre du Paraguay. L'empereur Dom Pedro les avait entretenues depuis avec un soin jaloux dans le but de maintenir perpétuellement sur les derrières de la République Argentine une menace permanente, et d'avoir là un point d'appui qui lui permît, en cas de guerre, de prendre ses voisins entre deux feux.

Certains supposent que le gouvernement de la République Argentine n'est pas complètement étranger à ce qui vient de se passer. Désireux de se débarrasser d'un voisin gênant, il aurait favorisé de tout son pouvoir le mouvement des séparatistes de Corumba.

Le Matto-Grosso possède de grandes ressources facilement exploitables.

C'est, en effet, le pays de l'or par excellence. Avant la découverte de la Californie, ses placers étaient renommés, et si on les a abandonnés pour de plus brillants, ils sont encore très riches. La ville de Cuyaba, entre autres, repose sur un véritable lit d'or.

Plus haut, il y a des mines de diamant incomparables et, enfin, le caoutchouc et l'ipéca constituent pour la population une source inépuisable de richesses.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

La fortune de la France. — Un journal de Lille a publié les curieux renseignements qui suivent : D'après l'*Annuaire statistique de la France*, pour 1891, la valeur vénale de la propriété non bâtie ressortirait à 91 milliards et demi.

La propriété bâtie, dont l'évaluation a été poursuivie depuis le mois d'août 1887 jusqu'en novembre 1889, sous la direction de M. Boutin, directeur des contributions directes, donne un revenu net de 2 milliards environ, et sa valeur vénale ressort à environ 49 milliards et demi.

A la propriété bâtie ou non, il convient d'ajouter les meubles proprement dits, les objets d'art, tableaux, bijoux, etc., etc., que M. Guyot, dans la *Science économique*, évalue à 66 milliards, mais qu'une appréciation plus sérieuse doit ramener à 25 milliards, c'est-à-dire la moitié de la propriété bâtie.

Relativement aux valeurs mobilières, rentes, actions, obligations et autres, il faut tout d'abord distinguer les valeurs françaises des étrangères.

Les valeurs françaises ont, en 1888, fourni un revenu de 2 milliards 977 millions, qui, capitalisé au taux de 4 %, représenteraient 74 milliards et demi. Le taux de 4 % étant trop élevé comme moyenne, on peut sans hésiter porter à 80 milliards le capital représenté par l'ensemble des valeurs françaises.

Au sujet des fonds internationaux et autres valeurs étrangères, les évaluations deviennent plus difficiles. M. Léon Say, dans son rapport de la commission du budget de 1875, estimait que les coupons des valeurs étrangères payés en France s'élevaient à 600 ou 700 millions ; comme depuis 1875 les valeurs étrangères ont presque doublé en France, on peut, sans exagération, en chiffrer le revenu actuel à un milliard, lequel, capitalisé à 5 %, représenterait un capital de 20 milliards.

En résumant les données qui précèdent, on arrive au tableau suivant :

	Milliards.
Propriété non bâtie	91 1/2
— bâtie	49 1/2
Meubles proprement dits	25
Valeurs mobilières françaises	80
— — étrangères	20
	266

La fortune de la France serait donc représentée par un capital de 266 milliards, produisant un revenu annuel de 8 milliards et demi.

Or, la France ayant plus de 38 millions d'habitants, il résulte de cette constatation que chaque Français, si tous les biens étaient répartis d'une manière égale, jouirait d'une rente de 223 francs environ. Et encore, dans ces conditions, il faudrait admettre que l'ardeur au travail ne subirait aucune diminution et que les sources de la richesse nationale continueraient à produire, dans l'avenir, ce qu'elles produisent actuellement.

L'extension des chemins de fer français en 1891. — D'un relevé dressé par le ministère des travaux, il résulte que, pendant l'année 1891, il a été ouvert à l'exploitation 821 kilomètres de lignes d'intérêt général, tandis qu'en 1890 les lignes ouvertes ne présentaient qu'une longueur de 346 kilomètres. En tenant compte de l'incorporation de la ligne d'intérêt local d'Alençon à Condé dans le réseau d'intérêt général, la longueur totale du réseau d'interêt général exploité se trouve ainsi portée à 34,660 kilomètres.

Si l'on cherche la part revenant à chaque Compagnie dans l'accroissement réalisé en 1891, on voit qu'elle est de 286 kilomètres pour la Compagnie d'Orléans, 122 pour pour celle de Lyon, 109 pour celle des Chemins Économiques, 89 pour celle de l'Ouest, 80 pour celle des Chemins Départementaux, 59 pour celle du Midi, 56 pour

celle de l'Est, 13 pour celle du Sud de la France, et 7 pour le réseau de l'État, 251 kilomètres des lignes ouvertes cette année sont, d'ailleurs, à voie étroite.

En somme, le réseau peut être groupé, au point de vue de l'exploitation, de la manière suivante :

Compagnies principales	30,755 kilom.
Compagnies secondaires	838 —
Réseau de l'État	2,535 —
Chemins non concédés	309 —
Chemins industriels et divers	223 —

En ce qui concerne les concessions définitives, elles se sont accrues de 123 kilomètres, sur lesquels 57 ont été adjoints au réseau de Lyon, et 66 à celui de l'Ouest. Les lignes concédées définitivement à la Compagnie de Lyon lui étaient déjà concédées éventuellement ; quant aux autres, elles proviennent du passage dans le réseau d'intérêt général de la ligne locale d'Alençon à Condé.

L'étendue des chemins concédés définitivement, qui était de 38,788 kilom. au 31 décembre 1890, se trouve ainsi portée à 38,911 kilom. se répartissant ainsi :

Compagnies principales	30,755 kilom.
Compagnies secondaires	1,063 —
Réseau de l'État	2,953 —

Quant aux concessions éventuelles, il n'en a été fait aucune en 1891. Et comme 57 kilomètres de cette catégorie ont été concédés définitivement, la longueur totale qui était de 1,442 kilomètres au 31 décembre 1890, n'est plus par suite que de 1,385 kilomètres au 31 décembre 1891.

Les lignes industrielles sont restées stationnaires, tant au point de vue des concessions qu'à celui des ouvertures, avec des chiffres de 274 et de 223 kilomètres. Il en est de même des lignes déclarées d'utilité publique et des lignes classées, de sorte que la répartition du réseau d'intérêt général prévue est la suivante :

Concessions définitives	38,788 kilom.
Chemins industriels	274 —
Déclarations d'utilité publique	558 —
Concessions éventuelles	1,442 —
Lignes classées	2,024 —

La longueur exploitée des chemins de fer d'intérêt local s'est accrue l'année dernière de 217 kilomètres, dont 78 dans le département de la Somme, 43 dans celui de l'Oise, 38 dans celui de l'Allier, 29 dans celui du Nord, 12 dans celui des Landes, 9 dans celui de Seine-et-Oise, 7 dans celui du Pas-de-Calais et 1 dans celui du Rhône. L'ensemble exploité qui était de 3,122 kilomètres au 31 décembre 1890, se trouve ainsi porté à 3,273 kilomètres, déduction faite de 66 kilomètres de la ligne d'Alençon à Condé incorporés dans le réseau d'intérêt général. 13 kilomètres seulement des lignes ouvertes cette année sont à voie large ; le reste est à voie étroite.

Au point de vue des concessions, la progression réalisée est de 229 kilomètres, tous à voie de 1 mètre, sauf 2 kilomètres à voie de 60 centimètres, 9 kilomètres à crémaillère et 17 kilomètres du type monorail. Ces concessions ont eu lieu dans les départements du Finistère (103 kilomètres), de l'Oise (60 kilomètres), de Saône-et-Loire (53 kilomètres), du Nord (41 kilomètres), de la Loire (17 kilomètres), de la Somme et de la Seine-Inférieure (11 kilomètres), de la Savoie (9 kilomètres), de la Haute-Savoie (3 kilomètres), du Gard (3 kilomètres).

La longueur concédée, qui était de 4,090 kilomètres au 1er janvier 1891, se trouve

portée à 4,323 kilomètres au 31 décembre, déduction faite du chemin d'Alençon à Condé (66 kilom.), classé d'intérêt général.

En Algérie, 45 kilomètres seulement ont été livrés à l'exploitation en 1891, comprenant la ligne à voie de 1 mètre de Blida à Lodi appartenant à la Compagnie de l'Ouest-Algérien. La longueur totale exploitée a été ainsi portée à 2,890 kilomètres, non compris 225 kilomètres sur le territoire tunisien, mais y compris 28 kilomètres de chemins industriels.

Enfin, aucune ligne n'ayant été concédée en 1891, la longueur totale du réseau est toujours de 3,387 kilomètres, y compris les lignes classées et chemins industriels, mais non compris les lignes tunisiennes.

Le commerce de la France pendant les deux premiers mois de 1892 et 1891.

Importations.	1892	1891
—	—	—
Objets d'alimentation	356.846.000	231.077.000
Matières nécessaires à l'industrie	422.200.000	409.574.000
Objets fabriqués	121.670.000	90.590.000
Autres marchandises	23.675.000	16.822.000
Total	924.391.000	748.063.000

Exportations.		
—		
Objets d'alimentation	108.425.000	98.369.000
Matières nécessaires à l'industrie	117.225 000	95.573.000
Objets fabriqués	237.969.000	261.691.000
Autres marchandises	37.366.000	30.784.000
Total	500.985.000	486.417.000

Mouvement du port de Dunkerque. — Le mouvement général du port de Dunkerque pendant le mois de mars a été de :

	213 navires entrés, jaugeant	120,765 tx.
et	237 » sortis, »	125,634 »

en tout 450 navires avec une capacité de 246,399 tonneaux, lesquels, ajoutés aux mois de janvier et février représente un nombre de 1,463 navires, jaugeant ensemble 793,274 tonneaux pour le 1er trimestre de 1892.

EUROPE

La broderie en Saxe. — Comme en Suisse, l'industrie de la broderie en Saxe est depuis plus d'un an sous le coup d'une crise longue et difficile, dont les causes peuvent se ramener à quatre principales : 1° la mode qui s'éloigne de plus en plus de ces articles ; 2° le débit de plus en plus restreint sur le marché national ;

3° la politique protectionniste des États-Unis ; 4° les révolutions continuelles qui bouleversent l'Amérique espagnole.

Dans bien des centres du Boigtland et de l'Erzgebirge, la situation est des plus tristes : la plupart des métiers ne battent plus. Plus d'un fabricant s'est adressé à Saint-Gall pour trouver de l'occupation. Mais la situation en Suisse est telle qu'il n'y fallait pas songer à donner à l'étranger une part des ordres qu'on possédait. Les prix sont devenus de plus en plus bas, et les fabricants font des prodiges de bon marché, plus d'un a même perdu gros à ce jeu. Les plus solides résistent, mais les ordres ne viennent pas. Comme pour tous les articles de mode, le bon marché n'y fait rien, lorsque la mode n'y est pas !

L'industrie de la soie en Allemagne en 1891. — C'est dans le rapport même de la Chambre de commerce de Créfeld que nous puisons ces renseignements sur la situation de l'industrie de la soie dont cette ville est, en Allemagne, le principal centre.

Les affaires de velours sont tombées de 39,965,502 mk. en 1890 à 28,020,860 en 1891 ; c'est le plus bas chiffre qui figure dans les statistiques depuis la distinction établie entre la production du velours et celle de la soie. L'année 1891 sera donc la plus malheureuse que l'industrie du velours aura eu à traverser à Créfeld ; elle est inférieure de 2 et de 1 1/2 millions de marks aux années notoirement mauvaises de 1888 et 1889.

Le nombre des métiers employés aux tissages à la main est tombé de 6,920 en 1890 à 3,351 en 1891, alors qu'on en comptait encore 14,438 en 1807. Il y a eu 2,907 métiers mécaniques en activité en 1890, et 2,425 en 1891, fait qui indique une restriction importante de la production. Les fabriques de velours n'ont payé que 4,053,624 marcks pour la main-d'œuvre en 1891, au lieu de 6,008,389 en 1890. Voilà qui explique la grande misère des districts de tisseurs du Rhin inférieur, car cette diminution de salaires a principalement porté pour un million et demi de marcks environ, sur l'industrie domestique.

Les salaires des dévideurs et des tondeurs ont été touchés dans la même proportion. La réduction apportée au débit du velours s'est à peu près répartie ainsi : 5 1/2 millions mk. pour le marché allemand, 3 millions mk. pour l'Angleterre et 3 autres millions pour les pays extra-européens. Ce dernier résultat doit être attribué, d'une part, aux fortes expéditions de velours faites aux États-Unis en 1890, en prévision de la mise en vigueur du bill Mac-Kinley et, d'autre part, à la défaveur de la mode.

La production des étoffes de soie et de demi-soie a été de 48,608,174 mk. l'année dernière, contre 53 mille mk. en 1890 et 56 mille en 1889. Outre la cherté de la matière première, la mode est également coupable de ce recul. Cette branche de l'industrie du tissage n'a occupé que 11,650 métiers à la main, contre les 14,263 qui marchaient en 1890. Par contre, le nombre des métiers mécaniques en activité a augmenté de 100 en chiffres ronds. Le marché allemand a absorbé la moitié à peu près des produits fabriqués.

Bien que la production ait diminué l'année dernière d'environ 8 % sur 1890, la quantité de soie grège utilisée a augmenté, car on a plus tissé d'étoffe tout soie qu'auparavant. Cette assertion se justifie par le fait qu'il a été employé 439,000 kilog. de moins en 1891 qu'en 1890, et qu'un métier à main a produit, en moyenne, 2,763 mk. d'étoffes en 1891 contre 2,623 en 1800. Les salaires ont été respectivement de 9,773,114 mk. en 1890. L'industrie domestique a reçu 1 million 441,073 mk.

Le commerce du Portugal. — L'Angleterre est le seul grand pays

étranger avec lequel le Portugal fait un commerce important à l'importation et à l'exportation. Assurément elle ne vous vend pas des produits que l'on trouve seulement chez elle ; au contraire, bien des produits importés ici du Royaume-Uni pourraient être fournis en des conditions tout aussi avantageuses par d'autres pays.

Il convient aussi d'ajouter que, sauf, jusqu'à certain point, l'Allemagne, les autres pays concurrents de l'Angleterre n'ont pas su mettre à profit la circonstance du ressentiment que l'Angleterre avait provoqué ici contre elle, bien que les avis et les exhortations à cet égard ne leur aient pas manqué.

Jusqu'en 1889, la France avait occupé le second rang dans le commerce extérieur du Portugal. En 1890 elle est devancée par l'Allemagne, dont non seulement les exportations du Portugal s'accroissent rapidement d'année en année, mais qui importent également chaque année de plus grandes quantités de produits portugais, alors que, comme l'on sait, c'est le contraire qui est le cas en France depuis bientôt quatre ans.

La France est donc reléguée au troisième plan, suivie à son tour par le Brésil, par les États-Unis de l'Amérique du Nord, par l'Espagne, par la Belgique, par les États Scandinaves et par l'Italie. Au surplus, voici les chiffres respectifs du commerce général avec chacun de ces pays principaux :

Angleterre	réis.	25,612,905	p. %
Allemagne		9,216,311	»
France		8,851,361	»
Brésil		7,172,213	»
États-Unis		6,051,257	»
Espagne		4,327,654	»
Belgique		3,218,725	»
États Scandinaves		1,469,374	»
Italie		1,040,057	»

(*Jornal do Commercio*).

ASIE.

De nouvelles fonderies de fer au Japon — Le gouvernement japonais songe sérieusement, dit le « Ostascatische Lloyd » a établir de grosses fonderies de fer dans les ports de « Yo-Rosuka, Kure et Saseo », stations de sa marine militaire. Il pourrait ainsi produire lui-même les plaques de fer et d'acier nécessaires à sa marine de guerre, au lieu de les acheter à l'étranger comme il a dû le faire jusqu'ici. On compte qu'un tel établissement coûterait $ 1,000,000. Malgré cela, le Japon se verra encore, à l'avenir, obligé de se fournir de fer à l'étranger, car ce pays possède peu de fer. En effet, il n'a été extrait que 10,000 tonnes de ce minerai en 1887 et 10,000 tonnes en 1888, dans toutes les mines de l'empire du Soleil Levant. L'importation est par contre très importante; nous trouvons, en effet, que l'Angleterre, l'Allemagne, le France et la Belgique ont importé :

En 1887 pour	$ 4,222,998
1888 »	$ 7,235,400
1889 »	$ 6,173,675

de ce métal.

AFRIQUE.

Commerce d'importation en Tunisie. — Nous empruntons les renseignements suivants à un rapport adressé à M. le ministre du commerce et de l'industrie par M. E. Dollin du Fresnel, agent commercial de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. en Tunisie.

Le commerce français figure à l'importation pour 42,353,210 piastres.

	Piastres.
L'Italie pour	8,477,500
L'Autriche pour	3,929,793
La Belgique pour	1,803,358
L'Angleterre pour	1,206,038
Et Malte pour	15,429,910

On voit dans quelle proportion la Tunisie est tributaire du commerce étranger et quels débouchés y pourraient encore trouver les produits français.

Le commerce anglais dans l'Afrique orientale. — Une des causes de la misère des régions orientales de l'Afrique est la traite des esclaves ; il faut y mettre un terme, et le meilleur remède consiste dans le commerce. Tel est le principe qui était posé dans une conférence faite dernièrement à la Chambre de commerce de Londres.

Pour développer le commerce, il est nécessaire de construire un chemin de fer partant de la côte et d'améliorer de toutes les façons possibles les moyens de transport. Les personnes qui ne connaissent pas l'Afrique la considèrent comme un pays désert et inculte, tandis qu'il existe au contraire une région tempérée, facilement cultivable, dont les habitants ne demandent qu'à échanger leurs produits pour les produits manufacturés de l'Europe. Telle est la situation de l'Uganda, région saine et tempérée, dont le climat convient mieux aux Européens que l'Inde.

Le café y croît en abondance à l'état sauvage, et s'il était cultivé il égalerait le café de Ceylan ; l'Afrique centrale peut aussi donner du thé de bonne qualité ; jusqu'ici l'ivoire a été le principal article d'échange, et si les moyens de transport étaient meilleurs, Uganda pourrait devenir le grand centre d'approvisionnement ; étant donné le grand nombre d'éléphants, il n'y aurait pas à craindre de voir cette marchandise faire défaut. Les autres produits du pays sont les grains, le riz, la gomme, les plumes d'autruche et le minerai de fer ; on assure même qu'à une courte distance on trouverait de l'or en quantité.

Si on importait dans l'intérieur de bonnes étoffes de laine et de coton, on obtiendrait en échange des produits du pays ; la seule chose nécessaire pour le moment ce sont les voies de communication. Jusqu'alors il n'y avait que les hommes pour transporter les fardeaux, et c'est de là qu'est venue la coutume d'avoir des caravanes d'esclaves qui servaient de bêtes de somme. Le gouvernement qui prendrait l'initiative de la construction d'un chemin de fer dans ce pays serait assuré d'avoir ouvert un immense débouché au commerce national.

Que le commerce français tire profit de ces indications.

AMÉRIQUE.

Le commerce extérieur du Canada. — Le Canada a dépensé, dans ces derniers temps, 250 millions de francs pour améliorer son réseau de voies

navigables et 500 millions pour développer son réseau de chemins de fer. La ligne de chemin de fer qui, sous le nom de Canadian Pacific Railway traverse la puissance du Canada d'un bout à l'autre sur une longueur de 3,660 mille, soit 1,675 lieues, et met en communication directe les ports de l'Atlantique avec le port de Vancouver, sur le Pacifique, a été mise en exploitation définitive et complétée dernièrement, et la malle des Indes et du Japon qui, par la voie de Suez, met quarante-deux jours pour parvenir à Londres, a pu franchir la distance qui sépare Londres de Yokohama en vingt-deux jours, en n'employant tant sur l'océan Atlantique que sur l'océan Pacifique, que des navires flottant sous le drapeau anglais, et traversant le Canada sur une ligne construite sur un sol appartenant à l'Angleterre.

Grâce à ses nouvelles voies de communication, le Canada va pouvoir donner une vive impulsion à son commerce, comme à son agriculture.

Les deux principaux clients du Canada sont les États-Unis et l'Angleterre. Les produits de ferme trouvent leurs débouchés en Europe et principalement en Angleterre.

Pendant une période de dix ans, l'exportation des produits forestiers a représenté une moyenne de 22 millions de dollars. En 1890, elle a dépassé 26 millions de dollars. Les produits miniers ne sont pas moins recherchés que les produits forestiers pour l'exportation.

Pour les objets fabriqués nécessaires à sa consommation le Canada s'adresse surtout à l'Angleterre, à l'Allemagne, à la France et aux États-Unis. Mais la France vient à un rang très secondaire parmi les pays importateurs, et la raison en est facile à comprendre : le Canada a besoin surtout d'articles à bon marché, et les marchandises de luxe, qui sont celles que produit la France, sont d'un placement fort difficile.

Dans ces dix dernières années, les importations allemandes se sont accrues dans une bien plus forte proportion que les importations françaises. En effet, en 1880, les importations françaises se sont élevées au chiffre de 1,115 mille dollars et les importations allemandes au chiffre de 449 mille dollars seulement. En 1890, la France, avec 2,645 mille dollars de marchandises importées au Canada, passe après l'Allemagne dont les importations représentent le chiffre de 3,779 mille dollars.

La supériorité de l'Angleterre dans le commerce extérieur du Canada s'explique d'elle-même en raison des relations du Canada avec la métropole, du grand nombre de lignes de navigation anglaises reliant les deux pays, des capitaux anglais engagés au Canada et d'une foule d'autres causes qui rendent cette situation forcée.

Les tissus d'importation au Pérou. — Les lainages grossiers à longs poils sont de vente très courante, ainsi que les velours, les brocards et les soieries de couleurs brillantes dont les Cholas riches, femmes de sang croisé, font des garnitures de vêtements. Presque toutes les chaussures sont de fabrication locale, car les indigènes ont l'habitude de formes spéciales, beaucoup d'entre elles sont très soignées. Les Indiens renoncent à leurs antiques ponchos pour porter des draps étrangers. On peut importer en Bolivie des houes, des bêches, des pelles, des pioches, des pics, des râteaux, des faucilles et des truelles, mais il serait difficile de faire accepter une charrue moderne, à l'exception toutefois des charrues à socs de fer.

Il y a dans cette région de l'Amérique du Sud un débouché considérable pour les teintures d'aniline, et un bon marché pour les rubans façonnés ou à fleurs, les mouchoirs de coton, à bon marché, de couleurs voyantes, les mousselines blanchies et écrues, les draps à bas prix et les cheviots. En quincaillerie, on pourrait placer,

outre les articles mentionnés ci-dessus, quelques serrures et des ciseaux. On consomme beaucoup de pétrole, des bougies de provenance étrangère et une grande quantité d'alcool.

(*South American Journal*).

III. — Généralités.

La plus grande gare du monde. — De la *Petite République Française* :

On sait que la gare de Lyon sera prochainement agrandie, et qu'elle occupera comme superficie le double de son emplacement actuel ; malgré cet agrandissement considérable, elle sera loin d'être aussi importante que celle de Francfort-sur-le-Mein, inaugurée au mois d'août 1888. Cette gare, qui est la plus grande du monde, couvre toute une superficie de 31,248 mètres carrés, plus de trois hectares.

Jusqu'ici, les gares les plus grandes étaient la fameuse station de Saint-Pancras, à Londres, couvrant 15,000 mètres carrés, et la gare de Silésie, à Berlin, couvrant 12,100 mètres carrés.

Pour la première fois, en matière technique, les États-Unis se trouvent dépassés.

La production et la consommation de la laine dans le monde en 1891. — Nous empruntons à un très intéressant relevé, dressé par MM. Helmuth Schwartze et Cie, de Londres, les chiffres suivants se rapportant à la production et la consommation de la laine, dans le monde entier, durant l'année 1891.

La production comprend : 148 millions de livres pour l'Angleterre, 450 millions pour le Continent, 316 millions pour l'Amérique du Nord, soit un total de 914 millions de livres pour l'Europe et l'Amérique du Nord.

Si l'on ajoute à ces quantités les importations d'Australie, 592 millions de livres, du Cap 102 millions, de la Plata 330 millions et des autres contrées 179 millions, on obtient le chiffre de 2 117 millions de livres de laine brute entrée dans la consommation. C'est le chiffre le plus fort qu'on ait constaté depuis dix ans : l'année qui s'en rapproche le plus est 1889 avec 2,022 millions, et, au commencement de la période décennale, en 1882, on n'était qu'à 1,711 millions. Voilà qui prouve le développement important pris par le commerce des laines dans ces dernières années.

Le chiffre de 2,117 millions se réfère aux laines en suint ou lavées : si on le transforme en lavé à fond on obtient 1,136 millions de livres livrées à l'emploi en 1891. C'est une proportion moyenne de 2 livres 74 par tête d'habitant.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques ·

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

CONFÉRENCES DE ROUBAIX

Discours de Clôture de M. Henri BOSSUT, Président, le 9 Avril 1892.

Ce n'est pas sans regret, Mesdames et Messieurs, que celui qui a eu l'honneur de présider, presque sans interruption, les réunions de votre Société de géographie, depuis de longues années, s'est privé du plaisir d'assister à la seconde partie des conférences de cette saison ; mais il a voulu, lui aussi, faire un voyage, comme les grands explorateurs ; seulement il s'est arrêté en chemin ; son but était d'aller, non pas à la découverte, mais à la recherche du soleil qui avait disparu, pendant de bien longs mois d'hiver, de notre ciel du Nord ; il a été très heureux de le retrouver, chaud, vivifiant sur les côtes enchantées de la Provence ; il l'a supplié de revenir vers vous et vous pouvez juger, Mesdames et Messieurs, par l'éclat de ces jours derniers, s'il a réussi dans son petit voyage d'exploration.

Mais ce n'était pas tout, ni même assez, pour votre vieux Président, d'avoir constaté l'existence du soleil à l'autre bout de la France, de l'avoir ramené ici, vers vous ; il voulait aussi se rendre compte des progrès de la locomotion et des jouissances du voyageur à un demi-siècle de distance. — 1840-1892 — que les temps sont changés ! Jadis, on voyageait pour voir le pays parcouru et en admirer les beautés ; aujourd'hui, on voyage pour arriver, et, quand on est arrivé, ce n'est plus pour se reposer, se laisser vivre et jouir avec calme d'un climat bienveillant et des sites pittoresques, non pas, vraiment ; on est arrivé vite pour se hâter de tout voir dans le moins de temps possible. Il est une ville que je ne voudrais pas nommer, qui est le rendez-vous d'hiver des gens du monde, il faut y voir courir les étrangers, excepté les Anglais qui ne courent jamais, excepté aussi les habitants qui semblent nés pour ne rien faire et tiennent, par leur marche lente et nonchalante, à établir leur qualité d'indigènes. Il faut y voir les étrangers, les Français surtout, venus là pour leur plaisir, que de mouvement, que de peine ils se donnent pour s'amuser ! Ils veulent

profiter de tout : Les distractions mondaines, concerts, théâtres, bals, veglione, les fêtes hippiques et nautiques, les jeux, tout se donne, je veux dire, tout se paie à la fois. Et pour exprimer toute ma pensée sur cette existence : on ne vit pas, on est vécu, ainsi qu'on l'a dit avant moi.

Laissez-moi ajouter, Mesdames et Messieurs, que je ne parle pas des malades, que mes observations n'atteignent que les bien portants comme celui qui a l'honneur de causer avec vous en ce moment.

Mais il y a une morale à tirer de l'état agité dans lequel vivent les voyageurs avec bagages, voyageant pour leur plaisir : ils peuvent apprendre, tout en courant, qu'ils devraient goûter un plaisir à la fois et considérer comme vraie cette pensée d'un naturaliste, que le temps ne veut pas qu'on fasse les choses sans lui. Enfin, une dernière observation que Joseph Prudhomme avait faite et qui n'en vaut pas moins : c'est que le plaisir fatigue plus que le travail et jamais dans aucune ville, Mesdames et Messieurs, cette vérité n'a été et ne sera plus appréciée que dans notre chère ville de Roubaix qui a tant travaillé et qui est si vivante.

Je vous demande pardon de vous attarder par ces légères notes d'impressions de voyage, alors que vous attendez la parole de M. Fabert qui vous mènera au Sahara, mais il voudra bien, lui aussi, m'excuser et m'accorder quelques moments encore pour me permettre de vous résumer, comme de coutume, les nombreuses et excellentes conférences de notre saison géographique.

Notre secrétaire général a ouvert le feu avec la verve qu'il prodigue, mais comme il a en horreur les compliments, nous lui dirons que le voyage qu'il nous a fait faire de Roubaix à Royan en passant par le Congrès de Rochefort, a été trop court et qu'en l'écoutant nous avions toujours la crainte de le voir.... finir trop tôt sa spirituelle causerie.

M. l'abbé Pillet nous a promenés dans la vallée de Chamonix, nous a fait gravir le glacier des Bossons, Montauvert, les Grands-Mulets et nous a montré, à côté des grandeurs de la nature, le courage d'une jeune Française, Mlle d'Angeville, que ses guides enthousiasmés, ont élevée, sur un pavois de leurs bras réunis, au-dessus du Mont-Blanc.

Nous connaissions un peu Singapour, la presqu'île de Sumatra, la Malaisie ; mais que de choses M. Jules Claine nous a apprises sur les productions et sur les besoins de ces contrées très habitées, vers lesquelles notre commerce de tissus fera bien de jeter les yeux.

18,000 lieues à travers le monde en 40 mois : tel est le bagage géo-

graphique de M. Jules Deffontaine, qui n'en avait pas d'autre puisqu'avec 1,200 fr. par an il a traversé le monde. Remercions-le d'avoir bien voulu détacher de son journal de voyage de charmantes pages sur Tahiti ; nous en avons tous goûté la saveur poétique.

Notre obligeant ami, M. Castonnet des Fosses, a visité la Tunisie tout exprès pour nous en donner une exacte connaissance. et. sachant que nos hardis compatriotes y ont engagé de sérieux intérêts, il nous a fait entrevoir, lui qui ne dore jamais les choses, un avenir prospère pour ce pays désormais annexé à nos possessions du Nord de l'Afrique.

C'est ainsi que le brillant capitaine Maumené a vu la Tripolitaine pour nous en dire le sol, la nature, les populations, le gouvernement, les deux caravanes dites l'une « de Rhadamès, » l'autre « la Grande Caravane » qui résument tout le commerce de ce pays arriéré, sous la domiuation des Turcs dont nous n'avons rien à attendre.

Ici commence Mesdames et Messieurs, l'heure de mes privations, car je ne puis parler du R.P. Gallen et de sa belle conférence sur le Liban que par la lecture que j'ai faite du compte-rendu, fort bien rédigé d'ailleurs et par la Renommée aux cent voix, je puis toutefois me permettre de féliciter le R. P. Gallen, maire de Port-Philippe, de sa vivante parole, de ses renseignements au commerce et de ses sentiments patriotiques que j'eusse été heureux d'applaudir avec vous.

De Bordeaux à Jérusalem à pied : tel est le voyage que vous a raconté le P. Meunier, qui a battu, n'est-il pas vrai ? M. Jules Deffontaine, au point de vue de l'économie du transport. Rien d'intéressant comme le récit, qu'il vous a fait et que je viens de lire, de cette longue marche dont la lenteur nécessaire lui a permis de bien voir et de bien décrire ; il n'était, en effet, ni pressé de courir ni pressé d'arriver comme les voyageurs d'agrément dont je vous parlais tout à l'heure. J'ai compris, Mesdames et Messieurs, que vous l'ayez souvent interrompu par vos applaudissements.

Le colonel Vilbois vous a parlé du Mexique avec éloge et avec des regrets émus sur l'occasion perdue par Napoléon III d'y établir le protectorat de la France. Hélas ! ce bon pays qui aime les Français, selon les expressions du sympathique officier supérieur, ne nous a laissé que des pertes et de tristes souvenirs.

La Corse, qui est bien Française, nous était peu connue ; M. Colardeau vous y a transportés et vous a dit le séduisant climat de ses bords maritimes et de ses terres de demi-altitude, de luxuriante végétation, qui offrent aux santés délicates de précieuses résidences dont l'attrait

inquiète déjà l'avenir des riches villes des côtes de la Provence, que de souvenirs et que d'espérances pour Ajaccio, Bastia, Calvi et Sartène !

M. le docteur Delassus, un savant dans l'art de bien dire, me paraît vous avoir fait si bien comprendre la structure et les merveilles du Mont Saint-Michel qu'il m'aura suffi de vous les remettre en mémoire pour vous satisfaire et accomplir ma tâche.

Heureusement pour vous, Mesdames et Messieurs, cette revue va se terminer par la fraîcheur des descriptions que M. Franck Puaux vous a si éloquemment faites de l'honnête et belle Suède. qui n'est pas riche, mais qui est courageuse, douce, hospitalière, qui aime la France et mérite d'en être aimée comme elle l'est en effet. Nos relations commerciales sont nombreuses et tendent à grandir encore avec ce pays, un des plus étendus de l'Europe.

Il me reste maintenant à remercier M. A. Faidherbe, notre Vice-Président, et M. O. Leburque notre Secrétaire, d'avoir bien voulu me remplacer et vous remercier en même temps, Mesdames et Messieurs, de votre bienveillante attention.

Je prie M. Fabert de vouloir bien prendre la parole.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LES ILES ENCHANTÉES DE LA POLYNÉSIE

Conférence faite à Lille, Roubaix, Tourcoing,

Par M. J. DESFONTAINES,

Voyageur,

Membre des Sociétés de Géographie commerciale de Paris et de Nantes.

MESDAMES, MESSIEURS,

Je vous dois d'abord une confession : pourquoi ai-je fait 18,000 lieues à travers le monde : pourquoi ai-je visité l'Océanie, les îles si captivantes de la Polynésie et Tahiti la troublante ?

Ma famille me destina d'abord à la carrière médicale ; mais le spectacle de toutes les souffrances physiques et morales des malades qu'il me fallait visiter m'affectait très douloureusement. C'était chaque jour un nouvel et pénible effort pour franchir un seuil d'hôpital. Au lieu de s'émousser à ces tableaux, ma sensibilité allait chaque jour s'aiguisant ; après plusieurs années d'études, je reconnus que j'avais fait fausse route : mes goûts m'entraînaient aux courses à travers le monde : je commençai par la France et la Suisse, plus tard je poussai jusqu'en Italie et en Sicile ; l'expérience me réussit, le sort en était jeté, je serais voyageur.

Mes parents trouvaient que ce n'était pas là une carrière, ils refusèrent de me fournir le moyen de la parcourir : ils m'assurèrent le pain quotidien, espérant que la nécessité serait une bonne conseillère ; cela devait en effet me donner à réfléchir.

Une autre objection se dressait encore devant moi.

Je n'avais pas en la vigueur de mes muscles, pas plus qu'en mes aptitudes scientifiques ou en ma valeur intellectuelle cette foi qui sauve, cette belle confiance qui marche au travers des obstacles, parce qu'elle ne les connaît pas : j'étais faible de corps, j'ignorais les langues qui sont la clef du voyageur, j'étais l'homme de la foule, mal outillé pour la poursuite d'un but précis.

Et cependant je suis parti.

J'ai visité l'Afrique : avec M. Édouard Blanc j'ai été en Tunisie jusqu'aux confins du désert, de là j'ai gagné l'Égypte, puis j'ai été à Jérusalem, j'ai parcouru la Syrie ; les circonstances m'ont permis de traverser l'Océan Indien en touchant barre à Madagascar et aux Seychelles, j'ai séjourné longtemps en Australie, j'y ai même été berger ; mais c'est encore des îles de Polynésie que j'ai gardé l'impression la plus vivante, la plus inoubliable : c'est cette impression que je veux essayer de vous faire partager aujourd'hui.

Je partis de Sydney pour les îles Océaniennes. Le dimanche 10 juin, nous sommes en vue de Maitéa, l'île la plus orientale de l'archipel de la Société : j'ai 70 francs en poche, mon seul espoir jusqu'au mois de janvier suivant : mais je ne pense qu'à Tahiti, la perle polynésienne, où j'aborderai demain.

L'impatience de voir apparaître Tahiti rend léger mon sommeil ; le matin du 11 juin 1888, je m'éveille aux premières lueurs qui font pâlir les étoiles. Vite je monte sur le pont. Ce n'est pas encore le jour, mais ce n'est plus la nuit. Dans cette lutte de la lumière et des ténèbres, du

ciel à la terre rayonne une de ces vagues clartés où tout fait ombre dans l'ombre adoucie, et l'île de Tahiti dresse à mes regards son énorme silhouette pyramidale, portant à la hauteur de 2.237 mètres la cîme de son Orohena. Surgissant de la mer comme un monstre, cette masse noire, d'une teinte uniforme bleutée, peu à peu se dégage moins sombre. Maintenant se creusent les vallées en déchirures largement béantes, formant des obscurités profondes dans ce paysage encore ténébreux. La lumière à chaque instant s'épand davantage : j'assiste à des transformations successives, à des effets de couleurs de plus en plus vifs, jusqu'au moment où le sommet des montagnes étincelle dans l'azur sous les premiers regards du soleil.

Poussés par une brise légère, nous filons rapidement et l'île nous offre le spectacle de tous les paysages de sa côte orientale. Grandiose dans son ensemble par sa masse gigantesque, cette terre fortunée nous offre dans ses détails les tableaux les plus riants et les plus gracieux. Ses monticules, ses larges vallées, ses collines luxuriantes de végétation, que dominent les mornes sévères des hautes montagnes centrales, les bois de cocotiers qui bordent ses rivages, jettent l'âme en de véritables enchantements.

Et comme pour embellir encore le tableau, devant nous l'île sœur de Tahiti, Mooréa la fantastique, d'une suave couleur gris-rose, élève vers le ciel ses pics hardis, semblables à des stalagmites géants.

Mais nous approchons de Papeete ; du regard nous cherchons la ville : elle paraît invisible. Enfouie complètement sous la végétation, elle ne laisse voir qu'une église et quelques maisons sur le rivage. Sans la présence d'un certain nombre de navires et d'un cuirassé français, on ne se douterait pas que devant nous s'étale la capitale de l'île et de l'archipel tout entier.

Une petite ville sous des charmilles, voilà Papeete. Les maisons y sont basses, les rues presque étroites, quelques-unes bordées de bouraos qui se rejoignent et forment berceau : partout on ne voit que jardins, fleurs et verdure.

*
* *

Le soir à huit heures, il y a musique sur la place du Gouvernement ; c'est l'instant d'y courir, car tout Papeete s'y donne rendez-vous.

Cette petite place possède un kiosque brillamment illuminé, et tout alentour des pelouses sous les grands arbres. Sur l'une d'elles, des

vendeurs tahitiens, hommes et femmes, étalent devant eux sur le gazon, à la lueur de lampes ou de bougies, leurs fruits les plus beaux et leurs plus superbes couronnes : cette prairie ainsi émaillée de fleurs, de fruits, et piquetée de lumière, offre un coup d'œil fort pittoresque.

Maintenant la foule circule autour du kiosque en un double courant.

Les voici donc enfin ces filles étranges de la Polynésie, ces fleurs vivantes, écloses sous les Tropiques, ces Tahitiennes dont j'ai souvent rêvé, et les voici dans le cadre nocturne qui leur convient, noyées dans la lumière et les parfums! Regardez-les passer fièrement pieds nus, majestueuses comme des déesses en leur peignoir à longue traîne, coiffées de leur chapeau de paille aux bords légèrement relevés ou couronnées de fleurs et les cheveux flottant sur leurs épaules. Les unes ont la couleur ambrée des gitanas, les autres, une nuance plus foncée, mais toutes, de beaux yeux noirs, un nez légèrement épaté, une bouche qui s'ouvre sur des dents d'une éblouissante blancheur, bouche aux contours admirablement dessinés, aux lèvres gracieusement retroussées, toutes faites pour épanouir ce rire provoquant, fascinateur, particulier aux insulaires de ces îles océaniennes.

Et tandis que votre regard surpris et charmé se repose avec délices sur ces physionomies nouvelles, votre oreille est caressée par les sons mélodieux de cette langue polynésienne si enfantine, mais si douce avec ses agglomérations de voyelles.

Tout à l'heure va se faire entendre la joyeuse fanfare, les musiciens sont debout. Aussitôt qu'elle jette ses premières notes, la foule, n'attendant que ce signal, s'élance pêle-mêle dans une course folle autour du kiosque. Les Tahitiennes allumées, et dont l'étrange beauté rayonne à cet instant, exécutent, de concert avec leurs Tahitiens ou bien avec les marins, les officiers, les commerçants, les fonctionnaires, une sarabande échevelée. En présence de cette scène pleine de vie et d'exubérance, au milieu de ces senteurs pénétrantes, inconnues, dans l'air tiède de cette nuit embaumée, aux éclats de la fanfare, sous le feu des lumières et l'éclair des prunelles ardentes, le pauvre voyageur, habitué aux grandes solitudes du Pacifique, est jeté si brutalement dans cette réalité insoupçonnable qu'elle lui semble un beau songe dont il craint de se réveiller.

La musique maintenant a fini d'exécuter ses morceaux ; elle entonne un air de retraite et se met en marche à travers les rues de la ville pour entrer dans ses quartiers : la foule l'accompagne en sautant, en

criant, en chantant, en dansant. Puis tout retombe dans le silence, mais on a été comme grisé de ce bruit et de ce mouvement : un vent de volupté semble à cet instant passer sur Tahiti. Et dans la nuit étoilée, sous les berceaux de feuillage, tout est fiévreux désir, tout devient trouble pour les sens.

A mon arrivée à l'hôtel, je suis naturellement dans un état d'exaltation facile à comprendre et l'on ne tarde pas à s'en apercevoir. « Craignez les désillusions, me dit-on, et prenez garde que votre beau feu ne s'éteigne bientôt. Quand vous verrez ce qui se cache derrière ce décor, vous aurez un peu moins d'enthousiasme. » Et l'on commence à me faire du peuple tahitien un tableau qui, vous allez le juger, n'a rien de flatteur. Les hommes : tous, ivrognes : tous, remplis de dédain, d'arrogance et de fierté ; tous, fainéants ; tous, voleurs ; tous, débauchés. Les vertus qu'on leur accorde n'ont elles-mêmes pour mobile que l'intérêt ; ils sont hospitaliers, par exemple, parce qu'habituellement un œuf leur rapporte un bœuf. Quant à cette poésie dont on aime à les couvrir, elle n'existe pas : ce sont des brutes et rien autre chose. Et les femmes ! toutes, des insatiables à qui vous pouvez offrir de l'or et encore de l'or, et qui trouveront moyen de n'en avoir jamais assez. Songer au lendemain, avoir le sentiment de la reconnaissance sont deux choses parfaitement inconnues aux Tahitiennes. Elles vivent uniquement dans le présent sans jamais songer à l'avenir, sans même se souvenir du passé. L'amant le plus tendre et le plus dévoué vient à peine de s'éloigner que, du jour au lendemain, il est oublié. Elles ne se plaisent qu'à chercher l'excitation dans les chants, la danse et l'ivresse ; elles ne mettent à leurs appétits sensuels aucune limite. Elles se livrent aux *ute* (1) les plus obscènes, aux *upa-upa* (2) les plus lascives et les plus effrénées, et lorsqu'elles commencent à boire leur mélange de rhum et de bière, elles ne s'arrêtent que quand elles tombent ivres-mortes.

« Ah ! ajoutait-on, elles vendent bien cher leurs sourires passagers
» et leurs œillades d'un instant. Si vous connaissiez ces créatures
» capricieuses et fantasques qui, sans raison, passent brutalement de
» leurs voluptueux enlacements à des boutades cruelles, à des dédains
» humiliants, à des gestes pleins de hauteur, vous ne regarderiez plus

---

(1) Chants.
(2) Danses.

» de la même façon ces êtres qui torturent et font expier durement
» les entraînements d'amour ».

Si ce tableau du Tahitien peint par les Français en résidence à Papeete reproduit assez bien le caractère des indigènes de la capitale, il est absolument faux pour ceux de l'intérieur : mes lecteurs, du reste, s'en apercevront bientôt.

Toutes ces paroles, néanmeins, m'ont dégrisé et ramené brusquement à une triste réalité.

Eh quoi ! Est-ce donc là ce pays enchanté ? Est-ce donc là cette île poétique que j'avais entrevue, épanouissant l'amour et l'éternelle rêverie, vous enveloppant de ses mille séductions, des charmes inconnus de sa nature étrange, étalant ses grands bois mystérieux hantés des toupapahous de la légende polynésienne, fantômes au visage bleu, à la longue chevelure, esprits des nuits qui courent dans l'ombre en poussant leurs cris lugubres ? Que j'en suis loin ! Non, Papeete ne peut m'offrir ce que je suis venu chercher à Tahiti : fuyons, fuyons au plus vite, éloignons-nous de ce centre demi civilisé qui présente tous les inconvénients de notre existence européenne sans en avoir les avantages.

Le surlendemain même de mon arrivée à Papeete, je pars pour l'intérieur avec l'intention de faire le tour de l'île afin d'en admirer les sites. J'essayerai en même temps de trouver une famille tahitienne qui veuille me laisser partager les douceurs de son existence.

Les indigènes de l'intérieur ne parlant presque jamais français, je me munis d'un petit dictionnaire manuscrit, français-tahitien, dû à l'obligeance d'un commerçant, M. Jasse, dictionnaire qui satisfait à toutes ces questions : ce que je fais, d'où je viens, où je vais, et qui me donne les termes et les phrases les plus usuels. Puis je prends à pied, avec mon sac de touriste sur les épaules, la route de Faaa.

*
* *

Je n'ai pas l'intention, Messieurs, de vous emmener avec moi et de vous faire contempler tous les tableaux qui ont défilé à mes regards, ce serait trop long. Nous allons simplement prendre une vue générale qui vous donnera une idée de la beauté de Tahiti.

*
* *

Les îles qui émergent des Océans dans la zone intertropicale doivent leur formation à deux causes principales : aux forces puissantes de la nature qui brisent soudain l'écorce terrestre pour faire jaillir des montagnes du sein des mers, et au travail lent, mais continu, des polypes ou bâtisseurs d'îles. Ces animalcules, qui comptent parmi des espèces nombreuses les madrépores et les porites, sont des agents merveilleux dont les résultats sont surprenants. Le Pacifique contient près de 300 îles coralligènes d'une superficie totale de 50,000 kilomètres carrés environ, y compris les lagons qu'elles renferment, et si l'on voulait chercher les innombrables petits îlots construits par ces zoophytes, on arriverait à en trouver des milliers. L'exhaussement des bancs de coraux au-dessus du niveau de la mer est dû aux tempêtes : des blocs sont détachés de la ceinture des récifs et s'accumulent les uns sur les autres : alors l'oiseau des océans vient se poser sur ces nouveaux rivages et y laisse un engrais fertile ; les semences sont apportées par les brises ou charriées par la vague et bientôt apparaît la verdure.

Tahiti, comme beaucoup d'autres îles, est la résultante de ces deux forces. Après avoir rejeté du fond de ses abîmes, dans des convulsions monstrueuses, ces hautes montagnes qui donnent à la nouvelle Cythère son caractère grandiose, la nature s'est plu à faire agir ses infiniment petits pour achever son œuvre. Les polypes ont accompli autour d'elle leurs délicats travaux d'art et l'ont préservée des fureurs de la grande mer par une ceinture plus ou moins lointaine de récifs qui opposent à la violences des vagues leurs barrières de corail, interrompues pourtant de distance en distance et dont les interruptions constituent les passes. Ces passes existent surtout à l'embouchure des rivières, car les eaux qui descendent de la montagne arrêtent, par leurs apports d'alluvions, le travail des polypes.

L'île a vaguement la forme d'un 8. Elle est composée de deux parties d'inégale superficie et de forme différente, réunies par une sorte de pédoncule commun. L'une, la principale, Tahiti-Nui ou Tahiti la Grande, est à peu près ronde et son massif le plus important, que domine le mont Orohena ou « Sol-des-Dieux, » d'une hauteur de 2,237 mètres, occupe le centre de cette partie. L'autre, Tahiti-Iti ou Tahiti la Petite, est ovalaire et son sommet le plus élevé, le Komo, n'atteint que 1,130 mètres.

Pour vous représenter exactement Tahiti dans son ensemble, figurez-vous au milieu du Pacifique, à une distance égale de l'Amérique

et de l'Australie, deux pyramides de verdure juxtaposées, vraiment colossales, reposant sur un piédestal enguirlandé de cocotiers, piédestal aux bords sinueux qui baigne ses rivages dans un lac circulaire dont les eaux sont contenues dans une vraie vasque de coraux. Ce ne sont que forêts suspendues aux flancs des coteaux, bois de palmiers se mirant dans le cristal de l'onde, petites baies adorables aux courbes gracieuses, golfes séduisants où viennent mourir les collines, larges vallées entourées d'un cirque de verdoyantes montagnes, mornes sévères de basalte dressant hardiment leurs pics : et tout ce luxe de décor dans une véritable débauche de coloris.

Si le centre de l'île est désert et inhabité, le pourtour abrite sous les ombrages de ses cocotiers, de ses bananiers, de ses arbres à pain, de ses manguiers, les villages et les cases indigènes, ces délicieuses « volières de l'île de Cythère », comme on les appelle à juste titre. Je ne crois pas qu'il existe au monde une demeure plus poétique, plus jolie dans sa simplicité, plus harmonieuse dans ses proportions que celle du Tahitien, et en même temps plus en rapport avec le doux climat de son île (1). L'air y circule librement : elle est en effet toute à jours, elle a une forme allongée et ses extrémités sont gracieusement arrondies. Des tiges de bambou ou des branches de bouraos dépouillées de leur écorce et, par conséquent, d'une éclatante blancheur, constituent ses barreaux. Son toit de feuilles de pandanus, d'une assez grande épaisseur, sans avoir pourtant rien de massif, termine admirablement cette chaumine et la déborde élégamment tout alentour. Il n'entre dans la construction de ces cases aucun clou, tout est fixé solidement avec des lianes.

Je me rappellerai toujours certaine impression dans l'une de ces cases.

Comme je contemplais pour la première fois une de ces volières construites non loin de la mer, parmi les tiges élancées et flexibles des cocotiers, des indigènes, avec cette amabilité caractéristique de leur race, lorsqu'elle ne s'est pas transformée au contact de notre pauvre civilisation, m'invitèrent à entrer. C'était à l'intérieur presque tout le confortable de nos habitations rustiques : deux lits, des chaises, des miroirs, et en guise d'armoires de grands coffrets en bois de camphrier

---

(1) Des nuits les plus froides d'hiver aux journées les plus chaudes d'été, le thermomètre va de 17° à 34°.

destinés à mettre le linge et les vêtements à l'abri des mites et des cancrelats. Mais ce qui me frappa le plus, ce fut une machine à coudre, oui, Messieurs, je le répète, une machine à coudre. Vous ne sauriez croire l'effet que me produisit cet instrument perfectionné. Passe encore pour les meubles, mais cette machine pénétrant sur ces rivages lointains, jusque dans cette case isolée, perdue sous les grands bois, montrait si bien l'envahissement du progrès dans le monde, que j'en fus, je dois l'avouer, péniblement affecté. Hélas ! la sauvagerie disparaît de plus en plus et forcément avec elle, la poésie des races primitives.

*
* *

La population de Tahiti n'est pas très dense, elle ne comprend qu'une dizaine de mille habitants. Nous sommes loin de cette époque où l'île en nourrissait cent cinquante mille. Aussi trouve-t-on assez rarement des indigènes sur la route.

Dans le voisinage des cases seulement on les rencontre, suivant les heures du jour, tantôt silencieux et rêveurs, assis sous les arbres vis-à-vis de la grande mer, tantôt faisant la sieste, bien allongés sur l'herbe, quelquefois partant pour la pêche ou revenant de la montagne avec des charges de feïs. Et c'est dans l'île toujours le même silence, toujours la même solitude.

Vous vous demandez probablement, Messieurs, comment j'ai opéré mon voyage autour de l'île. J'ai accompli en vingt-deux jours un trajet de cinquante-cinq lieues environ, toujours à pied naturellement et passant à gué les nombreux cours d'eau et les quelques petites rivières qui viennent couper le chemin, les ponts étant ici inconnus. La grande route de 191 kilomètres, qui contourne l'île à peu près complètement, est interrompue par des précipices à l'extrémité sud-orientale de Tahiti la Petite. Elle ne mérite pas précisément le nom de route nationale : elle est souvent très mal entretenue, tout embroussaillée et, sans le sillon creusé par les roues des voitures, il serait difficile de la reconnaître.

L'hospitalité, je la reçois chez les colons, les fonctionnaires, les gendarmes ou chez les chefs de district. Elle est large chez les Tahitiens ; cependant ils ne vont pas jusqu'à vous proposer leur femme, comme le racontent certains voyageurs. Si par hasard ils se permettent de vous offrir une femme, c'est celle de tout le monde. Leur jalousie est vive

au contraire ; pour ma part, j'ai pu la constater à différentes reprises et elle existe aussi bien chez la femme que chez l'homme. Une nuit, je me réveille au milieu de grands cris, je me précipite au dehors : une jeune Tahitienne était traînée par les cheveux. J'interroge les personnes présentes et voici ce que l'on me raconte : l'amoureux avait fait des infidélités, et pour le punir, la jeune fille refusait de retourner avec son bien-aimé ; alors ne pouvant se résigner à cet abandon, il employait la violence, ce qui leur arrive fréquemment. Une autre fois j'apprenais qu'une femme avait enfoncé profondément dans la cuisse de son époux, la branche la plus pointue de sa paire de ciseaux, parce qu'il avait donné un coup de canif dans le contrat. Enfin, moi-même j'ai failli être victime de cette jalousie féroce et aveugle. Un jour, je demande sur la route un renseignement à une jolie femme. Tout-à-coup un homme sort du fourré et m'aperçoit causant avec sa tendre moitié. Saisissant une trique énorme, il bondit jusqu'à moi ; ses yeux lancent des flammes et sa bouche écume de colère. Je crois ma dernière heure venue ; mais, fort de mon innocence, je ne bronche pas et reste immobile, les bras croisés. A un mètre de moi il s'arrête court et abaisse son arme ; alors des flots de paroles lui sortent de la bouche, qui ne doivent pas être des compliments. Je continue de le regarder, toujours dans ma position immobile, et quand il a fini son petit discours, je le prends par le bras et cherche à l'entraîner chez le mutoi, le garde-champêtre de l'endroit ; naturellement il refuse.

La menace du Tahitien, quand on touche à sa femme, est terrible ; il parle tout simplement de vous harponner. Et vous le savez, Messieurs, l'indigène ne manque jamais son coup. S'il vous vise, son harpon à trois branches vous entrera dans le dos et vous serez condamné à mourir au milieu des plus épouvantables souffrances. Je dois pourtant à la vérité de dire que pareil cas est excessivement rare.

Mais, si le Tahitien ne vous offre pas sa femme, il vous offrira son lit le meilleur ; s'il n'en a qu'un, il n'hésitera pas un seul instant à vous le céder et s'étendra sur des nattes. Quant à la nourriture, il vous la donnera aussi bonne et aussi abondante que possible.

L'alimentation des indigènes comprend surtout des fruits et des poissons, poissons que très souvent ils mangent crus avec du taioro, espèce de sauce composée de coco râpé fermenté et d'eau de mer. Dans les grandes occasions, ils tuent des poulets et même des cochons. Leurs légumes sont l'igname, le taro et la délicieuse patate douce. Le maiore ou fruit de l'arbre à pain et le feï, sorte de banane sauvage,

qu'ils vont cueillir dans la montagne et qu'ils font cuire, leur servent de pain. Car, si le pain commence à se répandre dans toutes les parties de l'île, il n'est encore considéré qu'à la manière d'une friandise et presque d'un objet de luxe : les indigènes le mangent entre les repas, comme nous mangeons des gâteaux. Les fruits de dessert sont très variés, ce sont tous les fruits des régions tropicales : oranges, bananes, mangues, avocats, goyaves, ananas, etc., etc.

Les bois d'orangers et de citronniers sont en nombre considérable et les oranges mûrissent en telle quantité qu'on en expédie plusieurs chargements de navire pour la Nouvelle-Zélande. Elles sont excellentes, quoiqu'un peu trop fermes de chair, colossales, les plus grosses connues.

Les goyaviers pullulent et deviennent un fléau pour la culture.

Les manguiers abondent.

Quant au roi des Tropiques, le fruit de l'ananas, il atteint des dimensions énormes, il pèse jusqu'à 10, 11 et 12 livres ; je veux parler du gros ananas, beaucoup plus juteux que celui de la petite espèce, mais. à mon avis, moins savoureux.

Au point de vue du confortable je n'ai donc rien à désirer et mon existence au milieu de cette nature privilégiée est un bonheur continu. Partout sur mon passage je reçois des marques de sympathie ; aussi dois-je remercier ici tous mes hôtes, même les Chinois, de leur bienveillant accueil. Comme à peu près dans toutes les parties du monde exotique, les Chinois sont quelque peu répandus dans l'île. Ce sont pour la plupart des coolies amenés de leur pays à Tahiti pour les besoins de la colonie d'Altimaono et qui se sont dispersés dans l'île à la suite de la décadence de cette petite colonie. Ils se livrent maintenant au commerce et au jardinage.

L'un de ces Chinois alla jusqu'à refuser de l'argent pour un copieux repas que j'avais pris chez lui et en sa société, lui mangeant avec ses petites baguettes, et moi avec une fourchette.

Mais je dois une mention toute particulière à un chef de district.

Un Français de Papeete m'avait prié d'aller, à mon passage à Mahena, chez le chef de l'endroit, son ami, pour lui dire, de sa part, mille choses aimables. Je n'oubliai pas de remplir ma mission et cela me valut une réception très enthousiaste. Si vous aviez vu la physionomie de ce chef au seul nom de son ami, si vous aviez été témoin de l'empressement que sa femme et sa fille déployèrent pour me recevoir, vous auriez été vraiment touchés. Naturellement, ils m'invitèrent à

déjeuner et il y eut abondance de poissons, de feïs et de maiores, sans compter une sorte de gibelotte de poulet à la façon tahitienne, gibelotte excellente et qui prouve que l'art culinaire n'est point dédaigné dans la nouvelle Cythère.

La politesse ici consiste à ne pas manger avec son hôte et je dus me résigner, comme toujours chez les Tahitiens, à faire, à table, cavalier seul.

Dans l'après-midi, je me disposais à prendre congé de mes hôtes et l'on me regardait avec surprise préparer mon léger bagage. Alors la fille de la maison, la belle Tara, s'approchant de moi : « Aïta (1), me dit-elle, toi faire dodo ici et rester avec nous. » C'était si gentiment demandé qu'il y aurait eu mauvaise grâce à refuser. Rien ne me pressait et j'acceptai l'invitation. Après une jolie fin de journée passée sur la plage en compagnie de belles jeunes filles avec qui je commence à parler tahitien à l'aide de mon petit dictionnaire, nous retournons à la case : le tambour vient de se faire entendre et d'appeler à *l'himene* (2) tous les gens du district. C'est dans la grande case du chef que l'on se réunit. Une soixantaine d'indigènes s'assoient à la turque sur plusieurs lignes, les hommes derrière le beau sexe. Une femme entonne dans les notes les plus élevées de la gamme une phrase musicale au rythme vif et bizarre, et tout le chœur la répète après elle : les femmes avec une voix d'une certaine gravité ; les hommes, avec des profondeurs de basse. Pour renforcer l'effet de ces chœurs d'une justesse extraordinaire et qui s'exécutent dans un ensemble parfait, un certain nombre de Tahitiens, en balançant leur torse, se livrent à de bruyantes expirations, semblables à des rugissements. La plume reste impuissante à rendre l'étrangeté de ces chœurs dans le silence de la nuit.

Mon dîner est prêt et l'on m'invite à prendre place à table. Une grande pièce de cotonnade rouge à larges fleurs blanches est tendue dans la case, comme une cloison mobile : on veut que je puisse manger à mon aise sans être inquiété par les regards des indiscrets. Le menu se compose de toutes sortes de poissons accompagnés du succulent feï, de l'excellent maiore et de l'exquise patate douce. Comme entrée, on me sert pour la première fois un peu de poisson cru avec une sauce de jus de citron pimenté. J'arrive à vaincre ma répulsion naturelle

---

(1) Non.
(2) Chant.

pour cet aliment qui n'a pas subi la cuisson et je dois à la vérité de dire que je le trouve tendre comme du poulet et d'un goût très fin. Vraiment, je crois faire un rêve extravagant en me voyant dans cette sorte de cage, derrière ce grand rideau, déguster du poisson cru au chant des Tahitiens ! ! !

Mon dîner fini, je reviens m'allonger à plat ventre sur les nattes, les coudes appuyés sur un oreiller. Dans ce cercle de Tahitiens dont je fais maintenant partie, la cigarette canaque passe de bouche en bouche. Faite avec du tabac simplement desséché, roulé dans une feuille longue et étroite de pandanus, elle est toute chargée de nicotine et, par conséquent, d'un goût très fort. On ne peut guère, seul, en tirer plus de deux ou trois bouffées, aussi se jette-t-elle de l'un à l'autre et chacun la fume à son tour ; et tous, hommes, femmes, enfants, se paient cet innocent plaisir. J'ai dit que la cigarette se jetait et j'insiste. Ici on n'offre pas de la main à la main, on lance ce que l'on veut donner, même les bouquets, et j'ai vu plus d'une amoureuse jeter à son bien-aimé des poignées de fleurs. La belle Tara, qui a disparu un instant, arrive bientôt avec une superbe couronne ; elle s'avance majestueuse, fleurs au front, vêtue de son peignoir qui se déroule autour d'elle en longs plis flottants : on dirait une reine. Elle prend place à mes côtés sur les nattes et, dans ce milieu poétique où les exhalaisons des fleurs se mêlent aux senteurs des monoï, huiles parfumées au santal, où mes yeux se reposent sur des visages souriants, où mon âme se trouve enlacée par les charmes captivants de cette amitié inattendue, je trouve un bonheur qui ne se peut raconter. Les petits enfants eux-mêmes, jolis comme des amours, ont perdu avec moi leur timidité, ils acceptent mes caresses. Je leur apprends à envoyer des baisers et c'est vraiment plaisir de les voir porter leurs petites mains à la bouche, puis les en écarter brusquement, ou bien procéder à la façon australienne, c'est-à-dire cueillir leur baiser sur les lèvres entre le pouce et l'index et tourner vers moi la paume de leur main en me le jetant mignonnement.

L'heure du repos est arrivée et je vais me coucher. Le matin, une bande sanglante sous la nuée noire me réveille de ses lueurs. Rien de plus beau que ce paysage vu à travers les barreaux de cette case-volière. Je me lève avec le soleil et me prépare à partir ; ils veulent me retenir encore, mais ne voulant pas abuser de cette cordiale hospitalité, je m'excuse, le temps me presse. Il me faut, du moins, accepter l'invitation à déjeuner.

Au moment où je suis sur le point de prendre congé de mes hôtes, la charmante Tara s'approche de moi avec une bouteille de monoï, en verse dans le creux de sa main, me le fait sentir, me demande si son arome m'est agréable et, sur ma réponse affirmative, elle m'oint les cheveux de cette huile parfumée. Puis tout le monde m'accompagne jusque sur le seuil de la porte et me serre cordialement la main. Je m'éloigne. Un dernier ia-orana retentit à mes oreilles, je me détourne : la jeune et gracieuse Tara m'envoie un dernier adieu. Je lui réponds par un baiser. Les petites filles tiennent à me faire la conduite et à porter mes bagages jusqu'au delà de la rivière avoisinante ; elles refusent absolument l'argent que je leur propose en les quittant et longtemps elles se détournent pour me jeter des baisers.

*
* *

A Hapapee, dernière station de mon voyage autour de l'île, je suis convié, en ma qualité de touriste, à un grand déjeuner chinois donné à l'occasion de l'ouverture d'une maison de commerce.

Sous un toit de verdure disposé pour la circonstance, au milieu d'une décoration tahitienne de feuillages et de fleurs, sont dressées des tables pour les Européens du district et les Chinois de Papeete.

Les indigènes ont été également invités ; tout à côté, sous un autre toit de verdure, ils se préparent à disposer leurs aliments à terre. Leur couvert est bientôt mis : ils mangent avec les doigts. Il comprend uniquement des tasses à boire et des feuilles rondes de bouraos sur une nappe de mêmes feuilles. Ces bouraos sont, décidément, des arbres bien utiles dans le pays : leur écorce, qui se divise facilement en lianes étroites, sert à fabriquer des cordes d'une grande solidité ; leurs rameaux forment les barreaux des cases ; leurs fleurs ont une vertu émolliente très remarquable et deviennent excessivement précieuses pour remédier à toutes sortes de maladies ; leurs feuilles enfin, d'une dimension suffisante, ont des usages journaliers sans nombre : elles savent ne pas se déchirer ; c'est tout à la fois le torchon de vaisselle, l'essuie-mains, etc.

Les indigènes retirent maintenant leur nourriture du four canaque. Un mot sur ces fours vous renseignera sur la manière dont se cuisent les aliments à peu près dans toutes les parties de l'Océanie. Les insulaires font dans la prairie un trou proportionné à la quantité d'aliments qu'ils ont l'intention d'y déposer, y allument un grand feu, jettent des

21

pierres sur ce brasier et, quand il est entièrement consumé, les pierres chauffées à blanc sont disposées dans le fond aussi régulièrement que possible. Puis la viande, les maiore et les feï, enveloppés séparément dans de larges feuilles de bananier, sont placés sur les cailloux et recouverts de paquets de feuillage, de vieux sacs et enfin d'une épaisse couche de terre. Le tout est abandonné pendant un temps plus ou moins long. Ce matin, des cochons entiers ont été cuits de cette façon et ces magnifiques rôtis, tout à fait à point, ont un arôme qui dilate les narines. Je ne m'étonne plus si le porc ainsi préparé est le mets favori des Tahitiens. Il faut ajouter aussi que sa chair est légère et d'un goût très délicat : en effet, la nourriture de cet animal se compose seulement de fruits et de racines.

L'heure du déjeuner est annoncée par un habitant du Céleste-Empire. Avec des grâces dont je l'aurais cru incapable, il court le long des tables, tenant en main une pièce d'artifice formée d'une agglomération de pétards qui détonnent avec un crépitement de fusillade.

Le repas commence : service, menu, tout est pour nous à l'européenne ; je le regrette, quelque chose de chinois eût été moins banal.

Ce qui m'intéresse le plus, c'est le repas des Tahitiens, nos voisins. Assis par terre, ils fouillent à même au milieu des aliments avec leurs doigts en les suçant jusqu'à la paume de la main pour ne pas perdre la bonne sauce qui découle le long de leurs phalanges.

Après le déjeuner, un certain nombre de jeunes Tahitiennes de Papeete, couronnées de roses et les cheveux dénoués, viennent former le cercle sous les arbres et s'assoient à la façon orientale sur la verdure. L'une d'elles est en possession d'un accordéon : nous allons assister à une *upa-upa*, sorte de danse assise accompagnée de chants, dont l'expression originale est d'un si puissant effet. A peine l'accordéon attaque-t-il ses premières notes que les chants se font entendre, toujours aussi vifs et aussi rapides : à ce moment, le visage des danseuses, d'un seul coup, semble s'illuminer : dans leurs yeux, dans leur sourire, passe un je ne sais quoi d'inexprimable qui les éclaire d'un rayon en quelque sorte divin : elles paraissent ne plus appartenir à la terre.

La tête inclinée et légèrement rejetée en arrière, le torse roulant sur lui-même, les coudes frappant le corps en cadence avec des mouvements qui ressemblent à des frémissements, à de légers battements d'ailes, les membres inférieurs se relevant et s'abaissant tour à tour

suivant le rythme : telles elles se présentent à nous. Et quand elles ont fini leur couplet qui se termine toujours sur une note dernière longuement prolongée, elles arrêtent leurs danses et, subitement, redeviennent froides : on ne croirait plus que ce sont les mêmes femmes. Alors, l'une d'elles se tournant vers moi avec le plus parfait dédain et un ton de commandement qui n'admet pas de réplique : « Farani (1), apporte de la bière. » La femme de ce pays est un animal sauvage trop charmant pour qu'on refuse d'accéder à ses caprices : je m'empresse d'offrir des bouteilles. Sans perdre de temps, elles se passent successivement à la ronde un verre qu'elles remplissent de rhum et de bière et l'avalent d'un seul trait. Puis, se transformant de nouveau en créatures idéales, elles recommencent un autre couplet qui s'achève de la même manière par un brusque arrêt et une seconde demande : « Farani, encore de la bière ». Chants et danses alternent ainsi avec les libations sans le moindre intervalle. L'excitation arrive à son comble. Au milieu des jardins de cocotiers, ces jeunes beautés aux toilettes claires, avec leurs couronnes de roses sur leurs magnifiques cheveux noirs ressemblent à des nymphes en leurs ébats voluptueux dans l'exubérance d'une griserie d'amour. Voici l'heure de disparaître, l'orgie va bientôt commencer et me ramener à la réalité. Quittons ces lieux, il vaut mieux emporter, sans l'altérer, le souvenir de cette inoubliable vision.

*
* *

Je rentrai à Papeete le 3 juillet, après vingt-deux jours de voyage.

J'eus la bonne fortune d'être engagé comme précepteur des enfants de M. Tati Salmon, chef de Papeira, frère de la reine Maraci et l'un des personnages les plus marquants de l'île.

Le 31 juillet, je pars pour Papeira avec M. Salmon et toute sa famille.

Au milieu de cette famille à laquelle je crois appartenir un peu par les liens du cœur, les jours s'enfuient sans apporter de changement, mais ils ont tant de suavité que l'on n'est nullement tenté de leur reprocher la monotonie.

---

(1) Français.

Oh oui ! c'est bien cette vie tahitienne, telle que je l'ai rêvée, telle que je l'ai entrevue avec toute sa poésie et sa saveur étrange.

Ici, l'homme n'éprouve nul besoin : la nature lui accorde tout à souhait pour le plaisir des yeux, les joies de l'âme et les ivresses des sens ; et il goûte tout cela sans le moindre réveil, dans une sorte de rêve éternel. Même au point de vue matériel, on ne saurait trouver pays plus privilégié. L'indigène a seulement la peine de cueillir les fruits que la nature lui prodigue sans culture en toutes saisons et d'aller pêcher dans la mer ou dans les rivières les poissons qui y abondent.

On est étonné que le Tahitien ne possède la notion ni du passé ni du futur ; mais a-t-il besoin, comme ces pauvres peuples souffreteux que nous sommes, de chercher derrière lui des souvenirs pour oublier ses tristesses, ses chagrins, ses désillusions ou, dans un avenir plus ou moins lointain, des espérances ? Non, il vit uniquement dans le présent parce que le présent lui apporte la plus grosse somme de bonheur qu'il puisse désirer, parce que, son existence n'étant qu'une jouissance continue, il lui est impossible d'avoir même l'ombre d'une inquiétude pour ses jours à venir.

*
* *

Afin de vous donner une idée du confortable de mon existence à Papara, je dois vous dire que j'habite non loin de la mer et de la rivière, dans une grande chambre qui a vue sur une large pelouse, et que notre cuisinier est un chef de valeur ayant en vénération l'art culinaire. Aux préparations tahitiennes, il sait mélanger les sauces françaises et la table de M. Tati Salmon doit à cet amalgame d'être, assurément, l'une des meilleures du monde. Ce cuisinier, autrefois condamné pour vol, s'est perfectionné au service du Directeur de la prison dont il s'était attiré les bonnes grâces en lui flattant le palais. Notre Vatel était un philosophe, il connaissait les hommes !

Je consacre mes loisirs à côtoyer les rivages en pirogue, à courir sur les récifs à la mer basse, à faire des promenades dans l'intérieur.

C'est ainsi qu'il me fut donné d'assister à une pêche au thon.

Parmi les moyens de pêche les plus employés à Tahiti, le harpon est un des plus communs. L'indigène, avec une dextérité surprenante, le lance jusqu'à dix et douze mètres ; il le manie indifféremment le

jour ou la nuit. Dans les ténèbres, c'est à la lueur des torches qu'il se livre à son art favori.

La ligne avec une plume d'oiseau pour amorce est également en usage. Une fois cette plume mouillée, elle prend l'aspect d'un petit poisson, et pour peu que vous la promeniez fébrilement, par saccades, elle a tout l'air d'un fretin qui nage.

Mais ne nous attardons pas sur ces pêches qui ont pourtant leur intérêt, contentons-nous d'assister aux plus curieuses et partons tout d'abord pour une pêche aux thons.

Nous nous dirigeons vers la haute mer, dans une double pirogue, c'est-à-dire dans deux canots maintenus parallèlement et à une certaine distance l'un de l'autre par des planches transversales. Entre ces deux pirogues nage un réservoir, contenant des myriades de certains petits poissons destinés à appâter le thon. Une ligne énorme, d'une dizaine de mètres de longueur, fixée solidement au centre de notre double embarcation et pouvant se dresser comme un mât, forme notre engin de pêche.

A huit, hommes et femmes, ils se mettent à pagayer et nous voilà bientôt sur ce lac transparent, qui va du rivage à la ceinture des récifs. Nous voguons sur un véritable aquarium, dont les eaux limpides comme du cristal nous laissent scruter les merveilles coralliennes. C'est au-dessous de nous, sur des fonds irréguliers, une sorte de monde végétal extravagant, aux formes multiples et bizarres, aux couleurs changeantes, peuplé d'une faune non moins belle et non moins originale. Devant nos yeux défilent une succession de petits paysages aquatiques, dont les reliefs accentués simulent des plaines, des collines, des montagnes, des vallées. Le tout est recouvert d'arbustes où parmi les branchages se jouent de gros poissons multicolores, et parsemé de plantes aux larges feuilles, de corbeilles élégantes, de bouquets arrondis, au-dessus desquels passent des bandes de poissons minuscules, qui pour les teintes peuvent rivaliser avec les plus brillants papillons. Et toutes ces formations de corail, en prenant l'aspect d'une flore aux tons blanc, rose, jaune clair et lilas, constituent des jardins d'une inépuisable beauté. La féerie a pu vous montrer certains détails de ces spectacles sous-marins, mais ce qu'elle ne pourra jamais rendre, c'est l'infinie variété de ces délicates merveilles ; c'est l'étincellement de cette nappe liquide qui les recouvre et qui, dans son immobilité, rayonne, suivant la profondeur des eaux, toutes les couleurs du prisme : c'est aussi leur cadre admirable entre l'immensité

bleu du Pacifique qui là-bas se frange d'écume en se brisant sur la barrière invisible des récifs et ces rivages enchanteurs où s'épanouissent, au pied de superbes montagnes, les éternelles forêts de cocotiers.

Après avoir suivi ainsi les sinuosités de la côte, nous franchissons une passe et gagnons la haute mer. Aussitôt dans l'endroit qu'ils jugent le plus favorable, les indigènes commencent à appeler le thon en frappant avec une massue, à intervalles réguliers, sur les parois de la pirogue. De temps en temps, ils jettent à la mer des poignées de menu fretin qui, libre de toute entrave, s'enfuit vers les couches profondes. Si le thon tarde un peu à venir, les oiseaux de mer s'empressent d'accourir pour la curée : autour de nous ils volent en grand nombre, poussent leurs cris et viennent presque jusque dans nos mains cueillir leur part de butin. Nous sommes obligés de les chasser avec des bâtons et, malgré nos efforts, ils réussissent souvent à nous dérober notre appât. Je ne m'en plains nullement ; je prends plaisir à voir ces oiseaux voraces saisir effrontément sous nos yeux, avec une prodigieuse rapidité, la proie que nous lançons à la mer, durant le court instant qu'elle met à tomber dans les flots.

Les pauvres petites victimes aux écailles scintillantes frétillent au bout du bec de leurs ravisseurs l'espace d'un éclair et d'un seul coup sont avalées toutes vivantes. Tandis que je regarde à l'œuvre la gent ailée des mers, les Tahitiens, dont l'œil expérimenté fouille les éléments liquides, annoncent bientôt la présence des thons dans nos parages. Ils jettent l'appât en plus grande abondance et la ligne est amorcée. Tout à coup une grosse secousse vient avertir qu'un de ces poissons a mordu à l'hameçon. Vite on se précipite à la ligne, mais impossible de la soulever complètement : un véritable monstre se débat à l'extrémité et menace à chaque instant dans ses mouvements convulsifs de tout briser. Sans hésitation, deux de nos Tahitiens armés d'une massue s'élancent à la nage et le serrent de près. L'émotion est vive et l'on suit avec angoisse les péripéties de ce drame au sein de l'onde. Le thon, en désespéré, fait des bonds énormes : en vain nos hommes cherchent à le frapper ; quelques secondes encore et ses chocs violents lui rendront la liberté. Alors, tous dans l'embarcation se cramponnent à la ligne et la tiennent levée le plus haut possible pour maintenir le poisson à la surface liquide. Coups de queue de la bête et coups de massue redoublent : l'eau vole de tous côtés, la lutte arrive à son paroxysme ; enfin nos Tahitiens réussissent à étourdir

l'animal, désormais il ne peut nous échapper : en effet, on le hisse à bord, on finit de l'assommer et nous avons la satisfaction de le contempler étendu au fond de la pirogue.

Cette pêche nous a mis en appétit ; promptement nous recommençons à appeler les thons et à envoyer à la mer notre menu fretin. Une nouvelle victime, mais de moindre importance, s'ajoute à la première. Décidément la pêche promet d'être belle. Un troisième thon se laisse prendre, malheureusement il brise l'hameçon et disparaît. Nous remettons un autre harpon, hélas ! il est emporté par un quatrième et dernier poisson. La corde fortement endommagée par ces secousses réitérées n'a pu résister assez longtemps, elle s'est rompue brusquement. Nous n'avons plus qu'à partir. Du reste le vent vient de se lever et la mer est forte.

Au coucher du soleil le vent fraîchit, la mer grossit de plus en plus : inutile d'essayer de franchir la passe, le courant nous emporterait et nous briserait infailliblement sur les bancs de coraux. Nous sommes condamnés à passer sur les récifs à fleur d'eau, au risque d'y rester. C'est sur la violence des vagues que nous comptons pour enjamber l'écueil. Nos hardis nautonniers longent d'abord le mur bâti par lès polypes et choisissent la place la plus favorable à notre entreprise, puis ils font face à l'obstacle et attendent la lame géante qui doit nous transporter par delà la barrière de corail. En voici une énorme, elle accourt derrière nous à toute vitesse. Faisant force de pagaies, les indigènes cherchent à arriver en même temps qu'elle et y réussissent : la vague nous saisit juste à temps sur sa crinière d'écume pour nous jeter, en s'écrasant, au beau milieu du récif. En un clin d'œil ils sautent tous en dehors de l'embarcation sans craindre pour leurs pieds les aspérités des coraux et attendent un second flux de la mer, car si nous avons franchi la moitié du chemin, reste maintenant l'autre moitié et ce n'est pas la besogne la plus facile. En effet, le flot expirant perd ici toute sa force, il jaillit en simples torrents d'écume et ne fait que soulever légèrement notre embarcation. Pourtant ils profitent de ce moment pour la pousser vigoureusement en avant et c'est aux cris de : « I Papara, I Papara, » que la pirogue en grinçant sur le fond de corail, gagne du terrain. Encore un nouvel effort, encore de nouveaux cris, encore de nouveaux grincements, mais nous sommes sauvés : l'obstacle est enfin franchi. Et rien n'est plus doux maintenant que de glisser mollement sur la belle nappe liquide éclairée par la lune. Le mugissement des flots, qui derrière nous continuent de se briser sur les

barrières invisibles, semble plus harmonieux à mes oreilles. Le vent tombe, la nuit devient silencieuse et sous ce brillant ciel tropical, dans cet air tiède, enivrant, tout chargé de parfums, le long de ces plages où les grands cocotiers balancent leurs palmes aux reflets argentés, c'est, après les émotions vibrantes de cette journée, un repos d'une suavité sans pareille. Laissons-nous bercer et par la voix lointaine de la mer et par le bruit cadencé des rameurs. Qu'ils sont beaux ainsi, ces Tahitiens et Tahitiennes, lorsqu'avec un gracieux mouvement de bras ils fendent de leurs pagaies la surface de l'onde et que leur buste immobile se dresse droit et élégant, encore plus superbe aux rayons de la lune!

Enfin nous voici de retour à Papara. M. Tati Salmon, qui vient d'arriver de Papeete, est là pour nous recevoir. Il a fait préparer un copieux repas, supposant avec juste raison qu'une promenade en mer m'ouvrirait largement l'appétit. Et nous nous mettons à table. Alors je lui raconte les aventures de cette mémorable journée. Au moment où je lui exprime mon regret d'avoir vu deux thons nous échapper par suite de l'insuffisance de nos engins :

« Ah! me dit-il, si vous aviez eu les cordes d'un indigène du nom » de Maui, cet accident ne vous serait pas arrivé, elles auraient pu » résister aux tractions de tous les thons de la mer, elles étaient si » fameuses qu'avec elles il a pêché une terre et arrêté le soleil ».

Voici la légende.

C'était à l'époque où les hommes étaient des géants.

A Faana habitaient un vieux bonhomme et sa femme. Ils avaient quatre enfants : trois garçons et une fille. Le premier s'appelait Maui, le second Maui Piti, la troisième, une fille, Maui Tamahine et le quatrième, le plus jeune, Maui Tuituiatara. Ce dernier, pendant son enfance et son adolescence, avait été nourri et élevé dans un trou par un lézard. Devenu jeune homme, il quitta son père nourricier et alla voir sa famille. Ses frères et sa sœur le reçoivent avec joie et tuent en son honneur le cochon de la fraternité. Puis, comme ce sont des pêcheurs infatigables, ils préparent une excursion en haute mer et montent dans leur pirogue.

« Vous avez toujours pêché du poisson, leur dit le jeune Maui, aujourd'hui il faut prendre autre chose ».

Ses frères naturellement le regardent d'une singulière façon. Enfin ils gagnent la haute mer et tendent leur ligne. Le soleil vient de dispa-

raître et ils n'ont pris encore aucun poisson. Les deux aînés parlent déjà de s'en retourner au logis ; Maui Tuituiatara les invite à patienter. Vers le milieu de la nuit seulement, le jeune Maui sent quelque chose au bout de sa ligne :

« Que j'attrape en ce moment quoi que ce soit, dit-il à ses frères et à sa sœur, peu vous importe, ramez le plus vite possible vers Tahiti et surtout ne vous avisez pas de regarder derrière vous ».

Ils se déclarent prêts à obéir.

A peine sont-ils arrivés dans la passe qu'ils entendent derrière eux, du côté de la haute mer, des bruits singuliers : des hommes parlent, des femmes chantent et des coqs également, des enfants crient, des cochons grognent. La jeune Maui Tamahine, curieuse comme toutes les femmes, ne peut résister plus longtemps au désir de se retourner, elle jette les yeux en arrière : à ce moment la ligne casse et la nouvelle terre que le jeune Maui venait de pêcher s'effondre dans la mer. Car c'était une terre avec sa faune, sa flore et tous ses habitants.

Au dire des Maoris, elle ne fut pourtant pas perdue. Longtemps après, Maui emporté par un courant, très loin vers le sud, retrouva l'île enfouie et cette fois il réussit à la pêcher et à la faire sortir du fond des eaux : ce fut la Nouvelle-Zélande.

Une autre fois, Maui Tuituiatara se désole de voir le soleil se livrer à des écarts insolites et activer sa course d'une façon désobligeante pour les mortels. A peine l'astre est-il levé, qu'il s'empresse de disparaître avec un sans-gêne surprenant. Maui l'admoneste inutilement ; au lieu de ralentir sa marche, il l'accélère encore davantage. Le jeune homme se décide alors à l'arrêter dans son cours. Il fabrique des cordes avec des fibres de coco et du roa, puis il va dans la montagne les y fixer solidement. Au moment où le soleil se lève, promptement Maui lui passe les cordes au cou, mais le roi du ciel les brise les unes après les autres et s'échappe en courant. Le Tahitien redescend furieux et, ne sachant plus que faire, il se dirige vers le lézard, son père nourricier, pour le consulter. Celui-ci commence par lui adresser des reproches : « Tu es allé beaucoup trop vite, tu aurais dû me demander conseil, lui dit-il, enfin le mal n'est pas irrémédiable. Va couper les cheveux de ta sœur ; tu en feras une tresse d'une solidité à toute épreuve et telle qu'elle sera capable d'arrêter le soleil ». Prestement il obéit et, pour plus du sûreté, il fabrique en outre de nouvelles cordes avec du roa et des fibres de coco. La nuit, il retourne à la

montagne et sur le chemin que suit habituellement le soleil, il tend ses cordes en les accrochant aux étoiles, tout là-haut dans le firmament, et sur terre à des quartiers de rochers. Le soleil les coupe les unes après les autres, mais non sans être essoufflé. Maui profite de ce moment pour lui passer au cou la tresse de cheveux qu'il a amarrée solidement autour d'un roc énorme. La force de traction est tellement puissante, que la corde entre dans le rocher comme du fil de fer dans du beurre, et peu s'en faut qu'elle ne le tranche en deux. On voit encore dans la montagne ce rocher colossal à moitié pourfendu. Enfin le soleil épuisé demeure immobile dans l'espace, il est vaincu et devient le prisonnier de Maui. Ce dernier ne consent à lui rendre la liberté qu'à une condition : il ira désormais lentement et ne précipitera plus sa course. Telle est la raison de la régularité du soleil dans sa marche, disent les Tahitiens.

*
* *

Pendant mon séjour dans la famille de M. Tati Salmon, j'ai eu le loisir d'étudier la religion des indigènes et aussi l'histoire de l'île.

Tahiti fut découverte par Queïros en 1606, mais on l'oublia jusqu'au moment où des voyageurs comme Cook et Bougainville vinrent faire connaître à l'Europe les enchantements de ces îles lointaines. Alors ce fut une envolée subite des missionnaires anglicans à la conquête de ce monde nouveau. Dès 1797, ils y étaient installés et, en quelques années seulement, transformaient ces peuples et les gagnaient au protestantisme. A partir de cet instant commencèrent à disparaître et les vieilles traditions et les mœurs anciennes. On chercherait en vain maintenant les traces de leurs antiques cérémonies. Les baptêmes, les mariages, les enterrements se célèbrent à la façon européenne, la plupart du temps selon le rite protestant, car on trouve peu de catholiques dans les îles de la Société. Une haine sourde existe entre les adeptes de ces deux religions, dont l'une enseigne le mépris de l'autre, dont l'une représente l'Angleterre et l'autre la France : on se croirait à la période des guerres de religion et, sans le caractère pacifique des insulaires, il faudrait d'un moment à l'autre s'attendre à voir les hostilités commencer.

La croisade entreprise par les pasteurs protestants à la fin du XVIII[e] siècle se continua avec ardeur. Les empiétements toujours grandissants de ses apôtres, effrayèrent la bonne reine Pomaré. En

1842, elle réclama le protectorat de la France, l'obtint et le traité fut ratifié à Paris en 1843. C'est en 1880 que Tahiti et Moorea devinrent définitivement colonie française, contre le gré des indigènes, qui n'ont pas pardonné au roi de les avoir livrés et ne le lui pardonneront jamais. Ils l'ont bien montré le jour de l'enterrement de son frère, le jeudi 20 septembre 1888 : ils brillaient par leur absence, des Européens seuls accompagnaient le cercueil.

J'ai reçu ma rente de 1.200 francs pour l'année 1889.

Je prends passage sur le *Richmond*, qui fait la traversée entre Tahiti et Aukland.

*
* *

Dès le matin du jour où nous devons lever l'ancre, c'est-à-dire le 31 janvier 1889, je fais mes adieux à la famille Tati Salmon. Ils sont tous en larmes, les domestiques eux-mêmes versent des pleurs, je suis navré.

Je ne veux point raconter mes tristesses et mes lamentations au sortir de ce véritable éden ; qu'il vous suffise de savoir que mes sanglots ont duré deux jours et que maintenant encore je regrette ces beaux instants de Tahiti, bien probablement finis, finis, et qui ne reviendront jamais.

*
* *

L'archipel de Cook, vers lequel nous nous dirigeons, est compris entre 18° 40′ et 21° 49′ de latitude sud et en longitude entre 197° 38′ et 200° 26′ E. de Paris, ce qui le place entre les îles de la Société et celles des Samoa. Ce petit archipel est composé de neuf îles principales, toutes entourées de récifs et toutes basses, à l'exception des deux plus importantes, Rarotonga et Mangaia qui possèdent de belles montagnes.

On évalue à 800 kilomètres carrés la superficie habitable de ces îles et à 7.000 habitants leur population.

Deux jours après notre départ de Tahiti, l'île Mauki, la plus orientale du groupe, apparaît à nos regards sous son aspect maussade. Il n'y a pas très longtemps qu'elle est connue : c'est au capitaine Dibbs que l'on doit sa découverte en 1823. Cette île de corail, qui peu à peu s'est exhaussée, est, paraît-il, très fertile ; on ne le dirait pas : à part

quelques bouquets de cocotiers dans l'intérieur, on y voit peu de verdure. Elle a, sur une superficie de dix kilomètres carrés, une population de 200 habitants groupés dans un seul village qui s'élève au centre de l'île. Un certain nombre d'indigènes montés dans des pirogues élégantes qui rappellent quelque peu les gondoles de Venise accourent vers nous pour nous aborder. Nous stoppons et avec les premiers arrivés nous échangeons des biscuits, de la viande salée et des flacons de liqueur de feu à l'usage des Océaniens contre de gros poissons rouges. Le costume de ces insulaires est tout européen, ils paraissent affublés de défroques de marins.

Aussitôt nos poissons à bord, nous reprenons notre route vers Rarotonga (1), dont nous sommes séparés par une distance de 350 kilomètres. Le lendemain matin nous sommes en vue de ce bijou des Mers du Sud et de ses pittoresques montagnes, dont le sommet culminant, le Tuputea, s'élève à 890 mètres.

Après Tahiti la grandiose et Moorea la fantastique, voici Rarotonga la délicieuse, la ravissante, qui s'élance gracieusement du sein des mers et s'épanouit dans le rayonnement lumineux du ciel et des flots. Regardez, au milieu de son lac miroitant encadré dans l'océan d'azur, cette merveilleuse corbeille de cocotiers. Ne dirait-on pas, à la vue de l'adorable petite chaîne de montagnes qui la traverse dans toute sa longueur, un fouillis de satin rose s'échappant de la verdure, tant sa ligne de faîte est légère et joliment nuancée. Comment exprimer et la riante clarté de ce paysage océanien, et l'harmonieux ensemble de ces tons chatoyants, et les proportions admirables de cette île-bijou ? Comment dire surtout en quels transports subits je suis plongé. Mon cœur chante, mon âme est en fête : pour elle aujourd'hui tout est printemps, tout est amour. Oh non ! je ne pleure plus maintenant ; en cette sorte de griserie Tahiti s'efface, Tahiti disparaît et j'aborde tout enivré, la plage de la radieuse Rarotonga, vrai morceau de paradis tombé dans la Polynésie.

A notre débarquement, quelques indigènes seulement sur le rivage, car aujourd'hui dimanche tout le monde est au temple, les habitants au nombre de 2,000 étant presque tous protestants. Mon premier soin est d'entrer dans ce temple, très joli, ma foi. Un monsieur Anglais correctement vêtu d'une redingote, prêche les fidèles en langue poly-

(1) Rarotonga est situé à 300 lieues de Tahiti.

nésienne. Mais ma venue cause une distraction de gros calibre; l'assemblée oublie le prédicateur et se détourne pour regarder curieusement l'étranger. A la sortie de l'office, après avoir assisté au défilé des Rarotongans et des Rarotonganes, ce qui présente pour moi un vif intérêt, je vais offrir mes hommages à la reine et lui souhaiter le bonjour de la part de M. Tati Salmon. Au seul nom du grand chef de Papara, sa physionomie s'illumine et elle paraît heureuse. C'est cette reine qui, l'année dernière (1888), se plaça sous le protectorat de l'Angleterre.

Après avoir admiré l'habitation du pasteur adossée au flanc d'une délicieuse colline, au milieu de superbes jardins et parmi les grands cocotiers, je prends la route du tour de l'île.

Rarotonga a beaucoup d'analogie avec Tahiti : mêmes ravissants paysages, même faune aussi pauvre, même luxuriance de flore, mêmes types d'habitants, moins beaux pourtant et probablement aussi mêmes mœurs.

Donc inutile d'insister.

*
* *

Dans la soirée nous partons pour l'archipel de Tonga, situé à 400 lieues de Rarotonga, et nous arrivons en face de l'île principale, le jeudi 7 février, après quatre jours d'une magnifique traversée.

Cet archipel, visité par Tasman en 1663 et que Cook a désigné sous le nom « d'îles des Amis », pour le bon accueil que les indigènes lui firent en 1773, est situé par 17°-22° de latitude S. au S.-E. des Fidji et par 176°-178° long. O. Il se compose d'un très grand nombre d'îles et d'îlots, ayant ensemble une superficie approximative de 2,500 kilomètres carrés. Les îles principales sont Tonga-Tabu, Eua, Vavau.

Dans la première de ces îles nous allons aborder : c'est la plus importante et la plus peuplée; elle a environ 100 kilomètres de tour.

Une terre très vaste sans reliefs du sol, une plaine infinie de sable corallien recouvert d'un humus végétal fertile, un immense jardin de palmiers-cocotiers et autres plantes tropicales : voilà Tonga-Tabu.

La capitale, grande cité en herbe, n'est encore qu'une prairie où les rues futures sont déjà dessinées suivant le plan régulier des villes du Nouveau-Monde. Y sont surtout remarquables le palais du roi et sa chapelle, d'un style fort élégant. Les appartements du monarque valent la peine d'être visités : son intendant m'en fait les honneurs. Sa

chambre à coucher est très belle avec son lit de milieu sous un riche baldaquin, mais le monarque se trouve probablement indigne de cette couche royale, il s'étend dans la chambre voisine sur un vulgaire matelas posé directement à terre. Moi, je ne suis pas fier, je m'en vais tout simplement serrer la main à ce bon vieux roi de Tonga. A cet honneur que je lui accorde, en succède un autre. Un cuirassé anglais, le *Royal East*, passe dans ces parages, s'approche de la côte et salue de plusieurs coups de canon. Les artilleurs de mon vieil ami Georges se mettent à leurs pièces, véritables joujoux d'enfants, et répondent à la politesse. Puis les échanges de bons procédés continuent.

Les cases de Tonga, sans valoir celles de Tahiti, sont cependant fort jolies. Elles ne sont pas à jours, mais leur forme est identiquement la même. Les espèces de joncs qui en composent les parois se croisent symétriquement en biais de manière à former des dessins. Dans ces cases règne une propreté absolue, propreté que l'on retrouve partout du reste en ce beau pays et qui sans doute est d'importation anglaise. Les pelouses sont balayées chaque matin par les indigènes et l'ensemble de ces immenses prairies sans tache est très frappant.

Les types de Tonga sont remarquables : les hommes, superbes, et les femmes, plus belles encore. Les uns et les autres se teignent souvent les cheveux avec de la chaux et leur donnent ainsi une couleur rouge ardent. Les femmes avec leur teint clair, leurs traits aussi réguliers que ceux de l'Européenne, leurs épaules admirables, leur poitrine d'une pureté de lignes idéale, leurs bras d'une perfection surprenante sont les plus séduisantes de la Polynésie et peut-être du monde entier.

A la porte d'une case est exposée une de ces merveilleuses créatures dont l'ondoyante chevelure couleur de feu est redressée et fixée en houppe sur le sommet de la tête. Elle a pour costume un corsage de velours bleu qui laisse à découvert sa gorge et ses bras, d'un modelé parfait, tout vernissés d'une huile embaumée, et un jupon d'écorce d'arbre battu, enjolivé d'une ceinture de longues brindilles desséchées : c'est une mariée et chacun vient lui rendre hommage. Je vais m'incliner devant elle : avec une élégance que je ne me serais jamais attendu à trouver chez ces peuplades encore sauvages, elle répond à mon salut. Une grande dame au temps de nos anciennes cours n'aurait pas eu certainement plus gracieux sourire et manières plus nobles, plus distinguées.

A l'intérieur ses compagnes m'appellent et m'offrent le khava, sorte

de liqueur préparée avec les racines du *piper methysticum*. Pour faire ce breuvage, voici la manière d'opérer. Un certain nombre de jeunes filles s'asseoient en cercle, mâchent les fibres de la plante et rejettent dans un vase, mélangé à leur salive, le produit de cette trituration. Après la fermentation, la liqueur est devenue claire comme de l'eau, mais elle est moins fluide, peut-être à cause de la grande quantité de salive qui en forme la base. J'accepte au fond d'une noix de coco un peu de ce rafraîchissement d'un nouveau genre : il n'a pas de saveur, il est fade, pourtant je continue de boire, j'ai soif, mais soudain un arrière-goût plein d'âcreur provoque chez moi des nausées qui ne durent pas moins d'une heure. On ne m'y reprendra plus à boire du khava ! ! ! Les Polynésiens aiment beaucoup ce breuvage à cause de l'excitation qu'il produit.

A l'occasion du mariage ont lieu des danses.

Comme cadre de ces danses, figurez-vous une grande pelouse et un fond de cocotiers.

Ils sont cent vingt indigènes rangés debout sur deux longues lignes, les hommes d'un côté, les femmes de l'autre, sans interruption. Les hommes ont un costume, européen par la poitrine, sauvage par la partie inférieure du corps. Leurs longs cheveux hérissés en brosse, teints en rouge ardent, donnent à leur physionomie expressive l'apparence la plus étrange. Quelques-uns s'attachent, en guise de jarretières, des coquillages qui se heurtent avec un bruit bizarre à chaque mouvement de la jambe. Les femmes, presque toutes habillées comme la mariée que je vous ai présentée, pour ainsi dire en toilette de bal, portent des colliers de feuillage ou de graines rouges. Un certain nombre jettent des pétales minuscules de fleurs jaunes sur leurs cheveux : on les croirait poudrées d'or. Avec ces mêmes pétales de fleurs elles se font des dessins sur les joues et sur le menton.

Tous ces Tongans dans leur ensemble avec leur chevelure couleur de feu, leurs traits réguliers et leur belle peau dorée aux tons lustrés, mériteraient d'être appelés fils et filles du Soleil.

Les voici qui se mettent en mouvement.

Écoutez-les moduler, en imprimant à leur corps une sorte de balancement ondulatoire gracieusement rythmé, ces exquises symphonies d'une douceur infinie et d'une poésie sans égale. Ne croirait-on pas entendre comme un chœur lointain, ineffable, apporté sur l'aile d'un zéphir, tellement ce chuchotement de mélodies est caressant pour l'oreille. Et tandis que les hommes accentuent la cadence en frappant

du pied, en faisant avec leurs bras des gestes étendus. voyez les femmes accompagner leurs mouvements langoureux de flexions, de tensions, de rotations souples et rapides des bras. des avant-bras, des poignets et des mains qui s'agencent, dans un ensemble parfait d'exécution, de mille façons différentes et toutes harmonieuses.

Jamais, ni à l'Opéra, ni nulle part, je n'ai vu une dânse plus suave, plus tendrement poétique, jamais je n'ai trouvé un corps de ballet plus original et surtout mieux conduit.

. . . .

*
* *

Et maintenant, voici qu'un navire m'emporte vers la Nouvelle-Zélande, d'où j'irai à Rio-Janeiro et du Brésil je retournerai dans la vieille Europe.

Trente mois se sont écoulés depuis mon retour : je repars à la fin du mois de février 1892 pour un autre voyage de plusieurs années, je suis chargé cette fois d'une mission du Ministère de l'Instruction publique.

Les États-Unis, les îles Sandwich, le Japon, Java, Borneo, la Nouvelle-Guinée, les îles Salomon, telles sont les régions que je me propose de parcourir.

L'éblouissante terre de Nouvelle-Guinée, ce jardin des Hespérides gardé par des monstres — la fièvre et les anthropophages — m'attire de plus en plus. Me sera-t-il donné de pénétrer sur ce continent pour ainsi dire vierge encore ? Je l'ignore, mais, si je succombe à la tâche, j'aurai une suprême consolation.

Je me dirai que mon exemple servira peut-être à la jeunesse française.

Je voudrais lui montrer que si la France est un beau pays, il en est de plus beaux encore.

Je voudrais communiquer mon enthousiasme et encourager bon nombre de jeunes gens à se lancer dans l'inconnu : c'est en effet dans le goût de la jeunesse pour les voyages que l'on doit placer l'espoir de la France !

Je voudrais réagir contre cette erreur de croire que pour voyager il est nécessaire d'avoir la bourse bien garnie : n'en suis-je pas la preuve du contraire, moi qui ai accompli un trajet de plus de dix-huit mille lieues avec une rente annuelle de douze cents francs !

Si je parviens à ouvrir de nouveaux horizons, si je réussis à faire

soupçonner les charmes inénarrables de la vie nomade, si je peux persuader que cette existence est accessible aux petites bourses, j'aurai rempli le but que je me proposais en parlant devant vous ce soir. Je suis convaincu qu'une fois lancés dans cette existence de voyages, les nouveaux amoureux d'espace et de soleil deviendront comme moi les plus ardents champions de la cause géographique !

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1891.

Excursion à Trith-St-Léger et à Artres.

Organisateurs : MM. H. Beaufort et V. Delahodde.

15 Octobre 1891.

Les courses et voyages, organisés en 1891 par la Société de Géographie de Lille, s'étaient terminés par une belle excursion de trois jours dans le Boulonnais, au commencement de septembre, quand, au retour, nous apprîmes avec plaisir que cette clôture n'était pas irrévocable. MM. Beaufort et Delahodde, grâce à leur complaisance inépuisable, nous préparaient en effet pour le 15 octobre une nouvelle et dernière course, qui aurait pour objectif une double visite aux environs de Valenciennes : 1° aux Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, situées à Trith-St-Léger ; 2° à l'important établissement agricole et à la fabrique de sucre de MM. d'Haussy frères, à Artres.

Au jour fixé, une vingtaine de collègues se trouvaient réunis à la gare de Lille et, favorisés par un assez beau temps, prenaient joyeusement le train qui devait les transporter en deux heures aux portes de Valenciennes.

Quelques minutes après en avoir passé les fortifications, actuellement en démolition, les excursionnistes descendaient à Trith-St-Léger, où ils ont pu visiter immédiatement, sous la conduite des directeurs et des ingénieurs, les immenses installations des Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, dont nous allons présenter ici une courte description.

Fondée en avril 1881, cette Société anonyme a eu pour but de réunir et d'exploiter des mines de fer et des Hauts-Fourneaux qui se trouvent dans l'Est, ainsi que des Fonderies, des Forges et des Laminoirs déjà installés dans le Nord.

Cette combinaison avait pour base la mise en pratique de la déphosphoration des fontes de Meurthe-et-Moselle, par le procédé Bessemer basique de MM. Thomas et Gilchrist.

Le premier groupe de ces établissements, celui de l'*Est*, dans les environs de Nancy, prépare la matière première, la fonte ; le second groupe, celui du *Nord*, près de Valenciennes, transforme cette fonte en produits finis.

Ce groupe Nord, que nous avons eu le plaisir de visiter, comprend donc des

Fonderies, des Forges et Aciéries, établies près de Valenciennes, à côté d'un des plus anciens laminoirs à fers installés dans le Nord, la Forge du Pont-de-Trith, créée en 1823, sur un bras de l'Escaut, qui lui fournissait alors la force motrice nécessaire.

Ces usines s'étendent sur une longueur de 1,500 mètres et sur une superficie de 30 hectares, dont six sont couverts de bâtiments. Elles sont desservies par un raccordement avec garage industriel, sur la ligne de Valenciennes à Aulnoye, à proximité de la Halte à voyageurs du « Poirier ».

Nous ne pouvons entrer ici dans tous les détails d'installation et de fabrication que comportent ces vastes usines. Nous nous bornerons simplement à une rapide énumération des principaux éléments constitutifs de ces établissements, y compris ceux du groupe de l'Est, que nous tenons à noter en passant, bien que nous ne les ayons pas visités ; cela donnera une idée plus complète de leur situation et de leur organisation.

Cette Société comprend donc :

1° Dans l'*Est* : trois concessions de mines de fer, d'une superficie de 990 hectares ; ce sont les mines de Chavigny, Houdemont et Lavaux (Meurthe-et-Moselle) ; puis quatre hauts-fourneaux à Jarville, près Nancy ; des ateliers de réparations ; un laboratoire de chimie ; trois garages et raccordements avec les lignes de l'Est ; deux quais de 100 mètres chacun, sur le canal de la Marne au Rhin, à Jarville (Nancy). Éclairage électrique des cours et locaux divers ;

2° Dans le *Nord* : les forges du Pont-de-Trith, à Trith-St-Léger ; les fonderies, forges et aciéries, à Valenciennes. On y remarque quarante-trois fours à puddler ; vingt-quatre fours à réchauffer ; neuf marteaux-pilons ; onze trains de laminoirs, dont un train réversible à action directe, avec machine motrice de 5,000 chevaux ; deux convertisseurs Bessemer de 10 tonnes ; six cubilots de grande dimension ; un four Martin-Siemens de 10 tonnes ; plusieurs ateliers de tous genres que nécessite l'industrie du fer ; deux quais de 200 mètres chacun, sur le canal de l'Escaut, avec garage déjà mentionné. Les halles et locaux sont aussi éclairés à la lumière électrique.

En résumé, l'ensemble des établissements du Nord est actionné par soixante-six machines et moteurs d'une force totale de 10,000 chevaux, alimentés par une batterie de vingt-quatre générateurs et par trente-cinq chaudières placées à la suite des fours ; ajoutons six locomotives pour le service intérieur des usines.

On y compte 2,100 ouvriers, dont les salaires s'élèvent annuellement à plus de trois millions de francs.

En outre, par le travail de ses diverses usines, la Société procure des moyens d'existence à plus de 6,000 personnes ; et plusieurs institutions ont été créées en faveur du personnel : des *Cités ouvrières* (à Jarville, à Trith-St-Léger et au Poirier), une *Caisse de secours* et un *Fonds de secours spécial*, une *Caisse d'assurances pour accidents*, une *Société coopérative*, une *École*, une *Caisse d'épargne* et une association dite l'*Économie ouvrière*. L'ensemble des économies réalisées en pleine crise industrielle, de 1885 à 1889, s'est élevé à 125,000 francs.

Mentionnons enfin les Sociétés d'agréments, telles que la *Lyre ouvrière*, subventionnée par la Société, et celle des *Excursionnistes*, comprenant plus de 100 adhérents, et qui a pour but de faciliter à ses membres la visite des usines, des expositions et des localités intéressantes à voir en France et à l'étranger.

Après avoir parcouru d'un bout à l'autre ces belles usines, si largement installées, nos voyageurs rentrèrent à Valenciennes, où un excellent déjeuner les attendait au buffet de la gare.

Ils s'acquittèrent à merveille de cette partie du programme ; puis, à l'appel du

chef de la troupe, remontèrent bientôt en wagons, afin de se rendre au grand et bel établissement de MM. d'Haussy frères, dont nous dirons aussi quelques mots, sans vouloir entrer dans tous les détails de l'exploitation agricole et de la fabrication du sucre.

Ces Messieurs avaient eu la délicate attention d'envoyer à la station d'Artres leur équipage, pour transporter à l'aller et au retour les dames qui avaient honoré la compagnie de leur présence.

Les autres membres de l'excursion, arrivés quelques minutes après au terme du voyage, furent très cordialement reçus à l'entrée des bâtiments par M. A. d'Haussy, qui se mit aussitôt à leur entière disposition avec une grâce toute charmante.

Tout en parcourant cet établissement et ses diverses dépendances, l'aimable propriétaire nous communiqua les renseignements suivants, dont l'intérêt n'échappera à personne et qui donneront une idée générale de l'importance des installations de ce vaste domaine.

L'*exploitation agricole* comprend 450 hectares. L'assolement est triennal et se répartit ainsi : betteraves, blé, nourriture. Les engrais nécessaires à la culture sont demandés au fumier de ferme, aux déchets de laine et aux engrais chimiques, phosphate et nitrate de soude.

Quant au bétail, 200 bœufs et 600 moutons sont à l'engraissement; 50 chevaux de trait sont employés aux divers transports de la fabrique et de la culture. — En outre, pour le travail de la terre, les chevaux sont aidés par 60 bœufs de trait.

Pour ce qui concerne la *Fabrique de sucre*, voici quelques détails : Avant d'y entrer, on nous conduit tout d'abord aux chantiers, où les betteraves entassées par monceaux énormes sont jetées dans des transporteurs hydrauliques, sortes de petits canaux remplis d'eau courante, qui mènent avec économie et rapidité les betteraves au lavoir.

De là transportées dans les machines à couper, elles passent à la diffusion, qui comprend douze diffuseurs de 25 hectolitres

Elles sont soumises ensuite à une série d'autres opérations, sur lesquelles il ne nous paraît pas nécessaire d'insister.

Ce n'est pas non plus le lieu de décrire ici les divers appareils de la sucrerie, communs du reste à toutes les fabriques de sucre, tels que bacs à carbonater, pompes à écumes, filtres-presses à écumes, à triple effet, cuite, turbine et bacs d'empli pour la cristallisation des seconds jets, etc.

Ajoutons que M. A. d'Haussy, qui eut l'extrême obligeance de répondre à toutes les questions que ses visiteurs lui adressèrent, eut encore l'amabilité de les conduire dans son château, fort bien situé sur le haut d'une colline, et de leur offrir une collation, au cours de laquelle un des assistants porta, au nom de tous, la santé de leurs aimables hôtes. — Après avoir eu le plaisir de faire la connaissance de Mme d'Haussy et de sa famille, nos excursionnistes reprirent le chemin de la station d'Artres, on ne peut plus reconnaissants envers M. d'Haussy pour sa cordiale réception.

Tout en remerciant aussi MM. Beaufort et Delahodde pour leur gracieux concours, n'oublions pas une mention spéciale à notre sympathique agent, M. Jusniaux, qui a bien voulu tirer plusieurs épreuves des principaux endroits parcourus ce jour-là par nos voyageurs.

A 7 heures 30, chacun rentrait chez soi, enchanté de sa journée et parfaitement renseigné sur ce que peut devenir une exploitation agricole entre les mains de personnes habiles, judicieuses et persévérantes.

E. D. de M.

Boulogne. — Wimereux. — Le Portel.

5 Septembre 1891.

Le Nord de la France manque en général de pittoresque ; cependant l'excursion du mois de septembre 1890 aux Caps Blanc-Nez et Gris-Nez nous avait démontré qu'il n'était pas nécessaire de nous éloigner beaucoup pour découvrir des sites remarquables : aussi quittions-nous gaiement Lille le 5 septembre dernier pour visiter une nouvelle partie du Boulonnais.

Partis au nombre d'une vingtaine à 1 h. 25 de l'après-midi, nous atteignons rapidement Calais. Le pays très plat jusqu'à St-Omer, fort marécageux à partir de cette dernière localité, n'offre d'ailleurs rien de curieux à signaler. Notons cependant, à deux lieues environ au-delà de St-Omer; sur l'espèce de mamelon qui forme comme le dernier anneau de la chaîne des collines de la rive droite de l'Aa, la Tour de Watten : cette tour blanchâtre, ébréchée par le temps, domine tout le pays; remontant aux premiers temps de l'histoire de la Flandre, elle est le dernier vestige de l'ancienne Collégiale ou Prévôté de Watten fondée en 1072 par Robert le Frison, comte de Flandre.

De Calais nous partons directement pour Wimereux ; jusqu'à Caffiers le paysage ne varie guère ; nous sommes encore en pays de plaine. Mais à peine avons-nous dépassé cette dernière station que le décor change : nous entrons dans le Bas-Boulonnais par la Vallée-Heureuse ; la contrée est admirable. Les carrières d'Hydreguent, les falaises abruptes de Basse-Falise tenteraient par leur aspect sauvage le pinceau d'un Salvator Rosa. A ces sîtes grandioses succède la vallée champêtre de la Slack, paysages dignes de servir de décor à des bergères de Watteau.

La rapidité du voyage ne nous laisse guère le temps de contempler toutes ces beautés. Voici, à droite, la mer, les dunes, puis des châlets : nous arrivons à Wimereux. Nons quittons joyeusement, après trois heures de voyage, le train qui nous a amenés, et nous nous dirigeons vers Wimille, gros village situé à deux kilomètres environ de la plage (dont Wimereux n'est, du reste, qu'un simple hameau). Le pays très montueux, très boisé en certains endroits, diffère absolument des plaines de la Flandre.

Arrivés à Wimille nous visitons tout d'abord l'église, monument des plus intéressants. Elle a en effet conservé de très notables vestiges de l'architecture du XII[e] siècle; la tour qui s'élève sur le carré du transsept est octogone et percée sur chaque face d'une belle fenêtre géminée. Les voûtes du chœur sont du XIII[e] siècle : elles présentent des nervures supportées par de jolies colonnettes en encorbellement reposant sur culots. Les nefs et le portail principal beaucoup moins anciens datant de 1827.

Les voûtes de la nef centrale sont peintes à fresques; c'est au talent d'un vicaire de la paroisse, M. l'abbé Hoffmann, que l'église de Wimille doit ces peintures représentant avec leurs attributs d'un côté les principaux personnagss de l'Ancien Testament, de l'autre côté ceux du Nouveau. Ces fresques sont véritablement remarquables. Le même artiste a également représenté l'histoire de la Vierge sur les murs latéraux.

Le vieux cimetière est situé entre l'église et la route de Calais; sur le bord de cette dernière s'élève un monument en pierre érigé en souvenir de François Pilâtre de Rozier et de Pierre-Ange Romain. Ces deux aéronautes, qui voulaient traverser le détroit du Pas-de-Calais, (comme Blanchard qui était venu en ballon de Douvres à Guines le 2 janvier 1785) partis de l'Esplanade de Boulogne le 15 juin 1785, etaient, par suite de l'embrasement de leur montgolfière, précipités 23 minutes après, d'une hauteur de 1500 mètres, dans la dune entre Wimereux et la mer. On les ramena, l'un mort, l'autre agonisant. Ils reposent dans le cimetière de Wimille où leur fut élevé un monument funéraire qui rappelle en deux langues les circonstances de leur mort.

A l'extrémité du village, sur la route de Boulogne. se trouve une fontaine publique qui attire un moment notre attention : c'est un carré régulier supporté par quatre pilastres d'ordre dorique reliés l'un à l'autre par de grands arcs en plein cintre, avec une voûte à nervures que surmonte une pyramide de pierre. C'était anciennement, nous dit-on, un oratoire dédié à St-Antoine.

Quant à l'histoire de Wimille, elle présente peu d'intérêt : citons néanmoins la fantastique étymologie attribuant le nom de Wimille aux 8000 hommes que perdit l'armée du comte de Boulogne dans la bataille livré en 882 aux Normands.

En quittant Wimille nous entrons dans la vallée du Denacre par un frais sentier qui nous conduit successivement aux moulins de Billanville et à ceux en ruines de la Raterie et l'Épagnerie : la vallée, très encaissée, ombragée de très beaux arbres, égayée par de nombreuses cascades, forme une site d'un charme intime et tout particulier : quelques guinguettes offrent l'hospitalité aux Boulonnais qui y organisent de joyeux pique-niques dans la belle saison.

Au sortir de la Vallée Heureuse nous nous dirigeons vers la Colonne de la Grande Armée, située à droite de la route de Calais à Boulogne, au milieu d'un parc à la végétation rabougrie, auquel on accède par une avenue dont les arbres souffrent aussi de la bise de mer. Ce monument mesure 55 mètres de hauteur ; construit en marbre de Marquise, il est couronné par la statue en pied de l'Empereur Napoléon Ier, en grand costume, debout sur un bouclier porté par des aigles éployées. Les bas-reliefs qui ornent la base rappellent, l'un la première distribution des Croix de la Légion d'Honneur, l'autre la présentation des plans de la Colonne à l'Empereur par le Maréchal Soult et l'Amiral Bruix. Deux inscriptions, en français et en latin. rappelent l'idée qui présida à l'érection du monument. L'entrée de l'enceinte est gardée par deux lions de bronze couchés sur des socles de marbre.

Nous regrettons de ne pouvoir faire l'ascension de la Colonne pour admirer, de la galerie qui la couronne, le magnifique panorama qui se déroule aux yeux du spectateur : d'un côté la mer, ou plutôt le détroit du Pas-de-Calais bordé par les blanches falaises de la côte anglaise; de l'autre tout le Bas-Boulonnais encadré par les collines du Haut-Boulonnais.

L'Histoire de la Colonne n'est plus à faire : élevée à la gloire de Napoléon et de la Grande Armée. la Restauration la trouvait inachevée en 1814 et la désaffectant de sa destination primitive en faisait un monument bourbonnien. Après la chûte de Charles X, nouvelle désaffectation qui aboutit en 1841, après une suite de projets plus ou moins variés, au couronnement définitif du monument par la statue de l'Empereur. La colonne enfin achevée est restée telle depuis lors malgré les changements de régime.

Nous reprenons la route de Wimereux où nous arrivons à la nuit tombante. Le grand air, la marche nous ayant aiguisé l'appétit, nous faisons grand honneur à l'excellent diner qui nous attend à l'hôtel Masse.

Le repas achevé nous descendons sur la plage et après une courte promenade sur la grève nous regagnons l'hôtel pour goûter un repos bien mérité.

La journée du dimanche nous trouve sur pied de très bonne heure. Après une visite matinale au monument élevé dans la dune à la mémoire de Pilâtre de Rozier et Romain, à l'endroit où ces deux infortunés aéronautes trouvèrent la mort, nous visitons l'église toute moderne de Wimereux. Du style gothique le plus correct, cette église est devenue insuffisante dans la belle saison par suite de l'affluence chaque année plus grande des baigneurs qui s'y pressent.

Près de l'église, traversée par le viaduc du chemin de fer, nous voyons l'embouchure de la petite rivière du Wimereux assez large en cet endroit. Nous apercevons encore quelques pilotis, restes des jetées construites sous le premier Empire et dont il subsistait encore des vestiges importants il y a une trentaine d'années. Napoléon y avait en effet fait creuser un port qui devait recevoir une partie de la flottille de la Grande Armée. En 1854, lors de la guerre de Crimée, l'empereur Napoléon III réunit dans les dunes de Wimereux une partie du corps expéditionnaire et vint, le 8 juillet de la même année, passer en revue les troupes qui devaient s'embarquer le lendemain pour la Baltique.

A 8 h. 45 nous prenons le train pour Boulogne et y trouvons à notre arrivée les voitures qui doivent nous conduire à travers le pays Boulonnais. Nous partons, en longeant la côte à une certaine distance, vers le Portel, gros village situé à quelques kilomètres au sud de Boulogne. Nous traversons Capécure, gravissons la rampe pénible de l'Ave Maria, d'où l'on a une très belle vue sur Boulogne et son port et bientôt nous sommes au Portel, en pleine population maritime. Nous nous rendons au laboratoire de Zoologie où M. Hallez, professeur à la Faculté des Sciences de Lille, se met gracieusement à notre disposition : il nous fait visiter ses collections et en particulier des échantillons de la faune maritime récoltés à notre intention et sur lesquels il nous donne les renseignements les plus intéressants

Nous remontons en voiture et nous dirigeons vers Equihen, petit village de pêcheurs situé à une lieue environ au sud du Portel et qui a profité de la prospérité de Boulogne et du Portel ; mais à la fin du siècle dernier Equihen était d'une pauvreté telle que les habitants ne payaient aucun impôt. « Ils vivaient dans leurs « chaumières construites sur le penchant de la falaise (et l'on peut en voir encore « quelques-unes, quoique les éboulements les fassent disparaître les unes après « les autres) dans une indépendance semblable à celle des castors et des coutres « (Henry). »

De là nous gagnons directement le village de Condette, en traversant les dunes, toutes plantées de sapins qui s'étendent de la mer à la route de Boulogne sur une largeur de plus d'une lieue.

Ces dunes ne formaient, vers la fin du 17e siècle qu'une lisière du côté d'Equihen, le long de la mer : les plantations d'oyats empêchaient l'invasion des sables. Mais durant des guerres de la succession d'Espagne, les habitants des campagnes voisines, réduits comme tant d'autres à la plus noire misère, arrachèrent les oyats pour nourrir leurs bestiaux et chauffer leurs chaumières ; les sables ne tardèrent pas à envahir le pays malgré les efforts des cultivateurs riverains et les plantations nouvelles d'oyats. Les sables ensevelissant sous leur passage une partie de la forêt d'Hardelot, les fermes de la Vaquerie et de la Malmaison, ne s'arretèrent que sur les bords de la Liane.

Avant d'arriver à Condette nous faisons un léger détour pour nous rendre au château d'Hardelot situé près de l'étang poissonneux de la Claire Eau et de l'Ile d'Amour. Là, au milieu de constructions modernes, on retrouve quelques vestiges

(tours, courtines et étages souterrains), de l'antique château construit vers 1230 sur les ruines d'une forteresse élevée par Charlemagne pour protéger le pays contre les invasions Normandes.

Résidence d'été des Comtes de Boulogne, le château d'Hardelot était le séjour favori de Renaud de Dammartin, comme le prouvent quantité d'actes signés « apud Hardrelo ». Restauré par Philippe Hurepel, le château devint une des trois capitaineries du Boulonnais. C'est vers Hardelot que se dirigèrent les habitants de Boulogne après la prise de leur ville en 1544. C'est aussi sur ce point que s'appuya l'armée du maréchal Du Biez, lorsqu'elle campa sur la rive gauche de la Liane. Occupé plus tard par les Ligueurs et par les Protestants, Hardelot fut maintes fois le siège de luttes sanglantes durant les guerres de Religion. En 1668 Michel Patras de Compaigno vint par ordre du Cardinal de Richelieu détruire ses murs et combler ses fossés. Ce château de forme ronde, construit à peu près sur le même plan que celui de Boulogne, était environné de larges fossés garnis de tours et de ponts-levis. Il avait ses prisons et ses oubliettes où les Echevins de Boulogne furent même enfermés en 1260 par ordre du Comte de St-Pol. On a trouvé en fouillant les environs du château un grand nombre d'antiquités qui sont actuellement déposées au musée de Boulogne.

Nous voici à Condette, joli village, très pittoresquement situé entre la forêt d'Hardelot et les dunes boisées que nous venons de traverser. Ici près se trouve le château de Florincthun, retraite du Prince Edouard durant les préparatifs de l'expédition qui devait le replacer sur le trône de ses pères (1745).

A la sortie de Condette nous longeons un moment les dunes mamelonnées qui bornent la vaste étendue de sables que nous avons traversée avant Hardelot ; un quart d'heure après nous entrons dans Pont-de-Briques en passant par Audisques.

Formé par la réunion d'une partie de quatre villages (St-Étienne, St-Léonard, Isques et Condette) Pont-de-Briques est un lieu de villégiature très fréquenté par les baigneurs ; les sites y sont d'ailleurs charmants, les villas nombreuses et les hôtels de premier ordre, ce dont nous jugeons bientôt par l'excellent dîner qui nous est servi à l'hôtel Marmin.

Le repas achevé, en attendant nos voitures, nous visitons le local de la Société de tir, très agréablement situé sur le bord de la Liane, à côté d'une chute d'eau des plus pittoresques.

Nos voitures attelées, nous prenons la route de Boulogne, en laissant à notre gauche le château qui fut habité en 1803/1804 par Napoléon pendant toute la durée du Camp de Boulogne. Arrivés au bas de la côte qui mène à l'antique église de St-Léonard (tour crénelée très curieuse) nous tournons à droite pour entrer dans la vallée d'Echinghen. Nous ne tardons pas à traverser le village qui a donné son nom à cette petite vallée. La vieille église a conservé une ancienne tour ronde, découronnée, d'une construction grossière, d'une épaisseur considérable et sans autres ouvertures que deux baies étroites placées sans symetrie dans sa partie inférieure. C'est le plus ancien et l'un des plus beaux restes de l'architecture romane de toute la contrée.

D'Echinghen nous gagnons Baincthun, jadis l'une des baronnies du Boulonnais ; son église, reconstruite presque en entier au XVIIIe siècle, était la première étape du pélerinage que les matelots boulonnais avaient autrefois l'habitude de faire à l'autel de St-Liévin, à Marck-St-Liévin ; c'est à St-Adrien qu'ils allaient demander le succès de leurs pêches et un heureux retour.

Nous traversons la route de Boulogne à Desvres en laissant à notre gauche le Mont Lambert, l'un des points les plus élevés du Boulonnais et lieu stratégique

important pour la défense de Boulogne avant l'invention des canons à longue portée. Le Maréchal du Biez y établit en 1545 un camp fortifié destiné à servir de base d'opérations à l'armée française chargée de reprendre la ville aux Anglais. On y construisit encore dans la suite quatre bastions dont il subsiste encore de nos jours des vestiges considérables. C'est sur la partie le plus élevée du Mont Lambert que fut élevé en 1798 l'autel destiné à la célébration de la fête de l'Être suprême (20 Brumaire).

De Bainethun nous gagnons La Capelle et Conteville par une route charmante, tantôt boisée, tantôt découverte et des plus accidentées, en laissant à notre droite la forêt de Boulogne. Ces villages remarquables comme rendez-vous de chasse par leur situation à l'entrée de la forêt, ne présentent aucun intérêt historique.

C'est non loin de la Capelle, au lieu dit « la Haie Régnier » que selon la légende, Régnier, comte de Boulogne, fut tué la veille de Noël par les fils de Humphray, seigneur d'Odre, qu'il avait fait traîtreusement assassiner (IX[e] siècle).

Nous traversons ensuite le joli village de Pernes ; habité à l'époque romaine, il conserve quelques vestiges de son antique origine : on y a trouvé en 1858 un trésor très remarquable de médailles de bronze du Haut-Empire à l'effigie de Faustina Augusta (R. sæculi Felicitas).

Voici, au milieu d'un site enchanteur, le hameau de Souverain Moulin : environné de bois, arrosé par le Wimereux, il est admirablement situé. On y trouve un château qui servait autrefois à la défense du pays, mais dont les réparations successives ont changé la forme. C'est dans ce château que les sires de Créqui résidaient habituellement. Raoul, l'un d'eux, a fourni le sujet d'une nouvelle fort touchante écrite par Arnaud et dont Monvel a fait un charmant opéra-comique. Ce seigneur se croisa pour aller en Palestine ; il avait épousé la même année une dame ravissante de beauté qui s'opposa le plus qu'elle put à ce périlleux voyage. Néanmoins Raoul se mit à la tête de ses vassaux et partit après avoir donné à sa femme la moitié de son anneau. Arrivé en Palestine, il finit après nombre de tribulations par rester captif des infidèles pendant plusieurs années. La nouvelle de sa mort se répandit en France et sa femme en était encore inconsolable, lorsqu'il parvint à s'échapper et revint à son château de Souverain Moulin dont on lui refusa l'entrée, parce que l'état de misère et d'épuisement dans lequel il se trouvait ne permit pas qu'on le reconnût. A force d'instances il obtint cependant de pouvoir parler à la Châtelaine en s'annonçant comme un pèlerin venant d'outre-mer et ayant des choses importantes à lui communiquer. Alors il montra la moitié de l'anneau nuptial qu'il avait emporté et les deux époux se jetèrent dans les bras l'un de l'autre (Bertrand).

Le château actuel de Souverain-Moulin construit au XVIII[e] siècle est la propriété de la famille de Béthune-Sully qui l'occupe une partie de l'année. Elle a fait bâtir, de l'autre côté de la route, une très jolie chapelle pour son usage et celui des habitants de la localité.

Nous descendons la vallée du Wimereux et laissant à notre gauche le pont de Cuverville où passait anciennement la route de Flandre (c'est là qu'en 1597 fut tué le Chevalier Noir, Michel Patras de Compaigno, dans une rencontre avec un parti espagnol) nous arrivons au moulin de Grisendalle.

Nous nous y arrêtons un instant et pendant que les chevaux se reposent un peu, nous profitons des rafraichissements qui nous sont gracieusement offerts par son propriétaire M. Calais.

La route par Olincthun et Rupembert étant trop pénible pour les chevaux, nous sommes obligés de passer par Wimille et Marlborough pour rentrer souper à Bou-

logne ; puis nous prenons le train de 9 heures qui nous ramène à Wimereux en quelques minutes.

Plusieurs d'entre nous restent cependant à Boulogne pour visiter le Casino, tandis que d'autres, voulant sans doute remplir textuellement le programme de l'excursion, reviennent à pied de Boulogne à Wimereux malgré la nuit noire.

Le lendemain lundi, la diane sonne à 5 heures 1/2 et nous prenons le train de 6 h. 30 pour Boulogne ; en attendant l'ouverture de l'usine Farjon, nous visitons le bassin à flot où nous pouvons admirer au passage un magnifique quatre-mâts (de la maison Bordes) et le beau Yacht « Eros », propriété de M. de Rothschild ; nous n'avons pas la chance d'y voir la « Princesse Alice », yacht du Prince de Monaco ; ce navire, si intéressant au point de vue de ses installations scientifiques, vient de partir pour une nouvelle campagne, après un assez long séjour dans le port de Boulogne.

Nous arrivons à la station aquicole dirigée par M. le Docteur Sauvage ; nous y restons une demi-heure environ à examiner les laboratoires, collections, bassins d'éclosion (vides pour le moment) et les bassins d'élevage où nous voyons quantité de jeunes truites et de jeunes saumons de 2 à 6 mois nourris à la viande dans une eau toujours renouvelée.

Nous poussons jusqu'au port en eau profonde, encore inachevé, et arrivons à la fabrique de plumes métalliques que M. Farjon nous a très gracieusement permis de visiter. Le Directeur, en l'absence de M. Farjon, veut bien nous diriger lui-même à travers les différents ateliers, en nous donnant avec une extrême complaisance toutes sortes de renseignements sur le travail qui s'exécute sous nos yeux.

L'acier doux étant d'abord laminé et découpé, les plumes sont estampées, puis trempées et recuites (car la trempe les rend cassantes comme du verre) ; de là elles vont aux meules d'émeri qui les polissent et les aiguisent et en dernier lieu aux cisailles chargées de leur fendre le bec. Toutes les machines à découper, estamper, polir et fendre les plumes sont d'aspect vraiment mignon et se manœuvrent à la main par un personnel féminin d'une subtilité remarquable.

Après la fabrication des plumes, celle des crayons de bois qui comporte successivement la fabrication et le filage de la pâte, le sciage du bois (cèdre, en général), l'emplissage, le collage, le tournage et le polissage ; enfin celle des bâtons de porte-plume, ébauchés d'abord à la filière et finis sur des outils spéciaux qui amincissent la partie destinée à recevoir le fer ; ce dernier est l'objet d'une préparation semblable à celle des plumes.

Le temps nous manque pour visiter l'empaquetage, qui ne doit pas être une des moindres curiosités de cette industrie qui comporte probablement plus de détails encore que la fabrication du fil à coudre.

L'industrie de la plume métallique est spéciale à Boulogne où elle a été importée d'Angleterre en 1846.

Une grande source de revenus pour le commerce Boulonnais est certainement la pêche maritime qui donne naissance à nombre d'industries et particulièrement au commerce des salaisons.

La pêche a de tout temps été en grand honneur à Boulogne et la population s'y est toujours montrée des plus courageuses et de plus entreprenantes, comme le prouvent les noms des hardis Boulonnais plus dignes parfois du nom de pirates que de celui des marins, depuis le Gaulois Carausius et Eustache-le-Moine (XIIIe siècle) jusqu'aux Corsaires fameux de l'Empire, Fourmentin, Bucaille, Duchesne, Broquant, Cary, etc.

Le détroit a d'ailleurs été de tout temps très poissonneux. D'après une charte du Comte Eustache III datée de l'an 1121, établissant une redevance annuelle en

faveur de l'Abbaye de St-Wulmer de Boulogne, on voit que quatre sortes de poissons faisaient l'objet de la pêche à Boulogne : d'abord la baleine (Cetus) recherchée sans doute pour son huile, et dont une partie de la chair se vendait, fréquentait assez souvent le détroit. Guillaume le Breton dans sa Philippide l'appelle en effet « hôte du détroit » (Britici incola Ponti) et Eustache III, dans la charte citée plus haut, donne à l'Abbaye de St-Wulmer le droit de prélever un pied et demi de chair au-dessus de l'enfourchure de la queue. Viennent ensuite le maquereau (megaru), le mulet (mulus) et le hareng (halex). Les comptes de la comtesse d'Artois nous apprennent que l'on pêchait à Boulogne en 1340, outre le hareng, le congre et la brême, mais la pêche du hareng était déjà de beaucoup la plus importante comme le prouvent les redevances envers les différents monastères de la région.

« De nos jours, les opérations de la pêche maritime sont multiples et variées : la « pêche fraîche dure toute l'année et emploie toute espèce de bateaux pontés et non « pontés. C'est elle qui fournit à la consommation générale la marée, la marée « fraîche, le « frais pesché », turbots, barbues, soles, limandes, merlans, congres, « maquereaux, éperlans, raies, etc., etc., tous les poissons plats et ronds, les « huîtres et les homards et une bonne partie des crevettes que l'on nomme à Bou- « logne « sauterelles » et à Lille « grenades ». Elle emploie la ligne ou corde et « le filet. Dans cette même catégorie rentre la pêche du hareng frais qui, se fai- « sant dans le détroit et en vue de la côte, est réputée pêche côtière. »

» Le commerce des salaisons donne lieu à des armements considérables : il re- » connaît diverses catégories : pêche du maquereau avec salaison à bord, qui se » fait du mois de mars au mois de juin, dans le canal de St-Georges et dans l'ouest » de la Manche ; pêche de la morue aux côtes d'Islande, que font des goëlettes dont » le départ a lieu en février et le retour en septembre ; pêche de la morue et du » hareng au Dogger's Bank, qui dure de février en juillet ; pêche du hareng » d'Écosse, qui embrasse la période juin à septembre : pêche du hareng d'Yarmouth, » sur la côte est de l'Angleterre, qui se continue de septembre en décembre ; pêche » côtière du hareng frais que nos marins s'acharnent ainsi à poursuivre depuis les » mers du Nord jusqu'aux atterrages du port de Boulogne ; celle-ci se continue tant » qu'il reste trace des bancs de ce précieux clupéïde dans les eaux du Pas-de-Calais. » C'est la dernière station de cette longue « passion de Sainct Harenc, glorieux » martyr » dont une vieille légende nous raconte la vie et la mort.

» Entre Bouloigne et l'Angleterre
» Fut prins le corps de sainct Harenc
» Qui souffrit plus que sainct Laurent.....
» A (terre) son corps fut porté
» Puis fut mis en la fumée,
» Pendu en guise de larron,
» Et depuis mangé au cresson
» Au vinaigre ou à la moutarde ;
» Tant est gracieux et courtois
» Qu'on le mange avec des pois ;
» Et les bonnes gens du village
» En font souvent du bon potage.
» C'est grand pesché que saint Harenc
» Soit martyrisé si souvent.

» Frais, demi-sel, caqué, braillé, bouffi ou craquelot ; blanc, rouge ou saur ; conservé » dans l'huile, grillé, accommodé au beurre blanc ou à la moutarde ; autant de titres

» pour figurer dans le martyrologe où le place le pieux rimeur du XVe siècle. » J. Vaillant).

Les bateaux qui se livrent à la pêche appartiennent en général à deux types : le « Dandy » gréé en sloop, mesurant 17 à 20 mètres de quille et jaugeant 50 tonneaux environ, et le « Morutier » destiné à la pêche d'Islande, de 25 à 30 mètres de long, jaugeant jusqu'à 140 tonneaux, pourvu parfois d'une machine à vapeur pour la manœuvre des cabestans et des filets et comportant un équipage d'une vingtaine de marins, y compris les mousses.

Ces bateaux travaillent soit au compte de l'armateur qui paie alors les marins comme de simples ouvriers, soit à la part. Dans le dernier cas, les hommes de l'équipage, associés en quelque sorte au patron et à l'écoreur, touchent sur le produit de la vente une somme ainsi réglée : on déduit du produit de la pêche le montant des avaries communes, c'est-à-dire 5 °/₀ pour l'écoreur, le prix des vivres, des tonnes et du sel nécessaires, ainsi que l'importance des avaries de mer, telles que barils, bouées, filets et aussières perdus ou rompus ; puis sur le reste on prélève la part des hommes. On alloue à chaque lot de filets une demi-part et à chaque homme de l'équipage une demi-part également. Le patron, indépendamment de ce qui lui revient pour ses filets et sa part simple de marin, reçoit encore, quand le bateau ne lui appartient pas, une demi-part de maîtrise ou de commandement qui lui est payé par l'armateur. Quant au propriétaire du bateau, il a cinq parts, savoir : trois parts et demie pour le bateau et le canot et une part et demie pour la machine.

Bien que le travail des pêcheurs soit des plus pénibles et leur vie souvent en danger, on n'entend jamais parler de grève parmi eux.

Nous sommes arrivés aux ateliers de salaison de M. Altazin-Gorée ; installé grandement, cet établissement forme, au point de vue de la simplicité du travail, un contraste frappant avec la fabrication compliquée des plumes métalliques. M. Altazin a la bonne pensée de nous rassembler d'abord autour de lui dans la cour pour nous expliquer la manière dont on pêche et dont on prépare le hareng. Puis nous voyons les filets : chaque navire en porte en moyenne 200 de 25 mètres de longueur sur 4 à 5 de largeur. On les déroule bout à bout et on les soutient dans l'eau à l'aide de rondelles de liège. Le hareng ou le maquereau, suivant les mailles employées, se fait prendre par les ouïes et quand la pêche réussit, il est parfois très long et très difficile de relever les filets. Nous visitons successivement la halle où l'on caque le poisson, celle où on le conserve en tonneaux et enfin la batterie de cheminées où on le fume. Toutes ces pièces sont spacieuses, bien éclairées, et nous regrettons vivement de tomber en morte saison. Nous terminons par la salle de paquetage et d'expédition où chacun est invité à emporter un hareng-saur comme échantillon ; en quittant M. Altazin, nous le remercions tout spécialement de ses intéressantes explications.

Il est temps, après avoir rendu hommage à l'industrie boulonnaise, de songer à visiter les principaux monuments que la ville, riche en souvenirs, présente aux nombreux touristes qui viennent chaque été la visiter.

Nous nous dirigeons donc vers la cathédrale, en passant par la halle au poisson créée en 1867 sur le quai est au haut du port d'échouage et que nous trouvons très bien fournie en poissons et crustacés de tous genres ; puis par la rue Victor Hugo, ancienne rue Neuve-Chaussée, la plus commerçante et la plus élégante de Boulogne, rendez-vous de tous les promeneurs. Nous voici place Dalton, en face de l'église St-Nicolas, vaste édifice cruciforme à nef centrale, bas côtés, transsept et chœur polygonal. La tour carrée qui supporte la flèche ardoisée repose sur les piliers de la croisée. La grande nef, les bas côtés et le grand portail ont été reconstruits en 1774 et 1787. L'intérieur du chœur et les chapelles du transsept appartiennent au

style ogival du XV[e] siècle ; les couronnes fleurdelisées qui décorent les colonnes du chœur à la retombée des voûtes assignent à cette partie de l'édifice la date du règne de Charles VI ; les piliers de la croisée et leurs chapiteaux remontent au XIII[e] siècle ; le buffet d'orgues en chêne sculpté date du XVII[e] siècle ; les deux grandes toiles qui décorent l'intérieur de l'église appartiennent à l'École française du XVII[e] siècle

Le musée situé un peu plus haut, très riche, paraît-il, en curiosités de toutes sortes, n'ouvrant qu'à onze heures, il nous est impossible de le visiter, à notre grand regret. De là, après avoir gravi la pente ardue de la Grande-Rue, en laissant à notre droite la nouvelle chapelle Wesleyenne d'un très joli style gothique, et fermée comme le musée, nous arrivons à la Haute Ville.

Avec ses hautes murailles flanquées de tours cylindriques, le vieux Boulogne a conservé, malgré le temps, un cachet des plus particuliers. Élevée en 1231 par les soins de Philippe Hurepel, comte de Boulogne, fils de Philippe-Auguste, sur les débris de retranchements remontant à l'époque romaine, cette enceinte a conservé à l'antique « Bolonia » son plan d'origine, celui du Castellum romain : deux rues se coupant à angle droit et aboutissant à quatre portes opposées deux à deux et s'ouvrant sur les fronts d'une enceinte quadrangulaire. Philippe Hurepel a conservé la porte prétorienne, la porte décumane et les portes des flancs droit et gauche.

Nous entrons dans la Haute Ville par la porte des Dunes ; la fermeture du musée et la fatigue nous ayant décidés à avancer l'heure de notre retour à Wimereux, nous nous résignons à sacrifier une des parties les plus agréables du programme : le tour de la ville du haut des vieux remparts. Le panorama qui se déroule aux yeux du promeneur compense largement les fatigues de la montée.

Continuant notre marche et laissant à notre gauche un grand édifice des plus modernes, le Palais de Justice, nous arrivons sur la place Godefroy de Bouillon. Les souvenirs du Moyen-Age et des franchises communales y sont encore vivants. Au-dessus de l'Hôtel de Ville construit en 1734 se dresse en effet le Beffroi, seul reste de l'antique demeure des Comtes de Boulogne. Datant du XIII[e] siècle par sa partie inférieure, plus moderne de cinq siècles par la partie octogone qui surmonte la maison commune, le beffroi de Boulogne mesure 47 mètres de hauteur. C'est un édifice quadrangulaire percé à hauteur des cloches par deux baies ogivales très simples renfermant la maîtresse cloche refondue en 1840 avec les débris de l'ancienne « Bankloque » qui s'était brisée en 1810 en sonnant l'entrée de Napoléon et de Marie-Louise.

Nous nous rendons de suite à la Cathédrale, magnifique monument élevé grâce au dévouement de Mgr Haffreingue sur les ruines de l'ancien sanctuaire de N. D. de Boulogne. Commencée en 1827, la Cathédrale ne fut complètement terminée et consacrée qu'en 1857. L'idée-mère de l'édifice est une croix grecque avec dôme en trois ordres, surmonté d'une lanterne ; quant au corps même, il comprend une nef principale avec bas-côtes doubles, un transept, un chœur, une rotonde avec quatre autels, une chapelle absidiale et une crypte qui règne sous le chœur et le transsept. La façade principale, comme, du reste, la plus grande partie du monument, manque de dégagement.

Le temps nous fait défaut pour étudier en détail toutes les richesses de la Cathédrale ; nous avons cependant, grâce à l'obligeance de M. le Doyen, la bonne fortune de pouvoir admirer de tout près le Maître-Autel, l'un des chefs-d'œuvre des maîtres mosaïstes romains. Il est dû à la générosité des princes Alexandre et Charles Torlonia et fut exécuté par les plus grands artistes romains d'après les plans de l'architecte Nicolo Carnevali qui adopta le modèle des autels à double face de la basilique de St-Jean de Latran et de St-Pierre.

Le corps de l'autel, établi sur un soubassement de marbre blanc de Carrare, est

porté par 20 colonnettes. Sur la face antérieure qui regarde la nef, cinq mosaïques représentent N.-D. de Boulogne entourée des quatre grands Docteurs : St-Jean Chrysostôme, St Grégoire de Nazianze, St Ambroise et St Athanase. Une disposition semblable représente sur la face tournée vers l'abside N.-S. Jésus-Christ entouré des quatre Évangélistes. Quant aux deux faces latérales, elles rappellent par leurs armoiries en émail jaune d'or sur rotto antiquo les noms des donateurs et la dédicace de leur offrande.

Obligés de renoncer à visiter la crypte très intéressante pourtant. nous quittons la Cathédrale et la Haute Ville pour gagner la gare des Tintelleries. Nous remarquons au passage, sur l'Esplanade, le monument élevé à la mémoire d'un des fils les plus illustres de la cité Boulonnaise, Auguste Mariette-Bey l'égyptologue dont la science et les fouilles ont remis au jour l'histoire et les monuments de plusieurs dynasties du vieux Nil. Le sculpteur le montre à Thèbes, sur le terrain même de ses découvertes et tenant dans la main droite une tête d'Isis. La pyramide sur laquelle il est représenté symbolise la terre d'Égypte à laquelle, plus qu'aucnn homme depuis Hérodote, il a arraché le secret de son histoire ; ses principales découvertes sont rappelées par les noms des lieux où il les a faites.

Rentres à Wimereux nous complétons notre collection de photographies par une vue de l'Église et du viaduc. Après le dîner, nons quittons à regret ce pays si pittoresque pour regagner Calais où 3/4 d'heure d'arrêt nous permettent de revoir les magnifiques travaux du port visités en détail l'an passé à pareille époque. Nous rentrons à Lille à 7 heures 1/2 charmés de notre excursion et tout particulièrement heureux de n'avoir pas dû ouvrir notre parapluie pendant ces deux grandes journées, alors que nous avions eu un si triste mois d'août.

A. Yardin et V. Delahodde.

ÉPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891.

MAI.

1er Mai. — Russie. — Attentat commis au Japon sur le Tsarewitch pendant son voyage d'Ottu à Kiolo.

10 Mai. — Tonkin. — Inauguration du premier chemin de fer du Tonkin, de Phu-Lang Thuong à Kep (18 kilom.).

11 Mai. — Congo français. — La mission Fourneau est assaillie par les indigènes à N'Zaouré, sur le Sangha, et subit un grave échec.

— Terre-Neuve. — La Chambre des Lords adopte en troisième lecture le bill de coercition concernant Terre-Neuve.

— Inde anglaise. — Le rajah de Manipour et les principaux chefs du soulèvement contre les Anglais sont capturés.

14 Mai. — AFRIQUE PORTUGAISE. — Le *modus vivendi* anglo-portugais au Mozambique, qui expirait le 14 mai, est prolongé d'un mois.

15 Mai. — BOHÊME. — Ouverture d'une exposition nationale à Prague.

— AFRIQUE AUSTRALE. — La *Gazette* de Londres publie un décret indiquant les limites du protectorat anglais au Nyassaland, compris entre les possessions allemandes, portugaises et du Congo.

21 Mai. — ÉTATS-UNIS. — Passage d'un cyclone qui fait plus de cent victimes.

22 Mai. — CÔTE D'IVOIRE. — Mort du lieutenant Quiquerez, explorateur français, sur la rivière San-Pedro.

— PAYS-BAS. — La deuxième Chambre adopte par 45 voix contre 32 le principe de la loi relative au service militaire obligatoire, qui a fait l'objet d'une vive opposition chez les catholiques et les protestants.

24 Mai. — SYRIE. — Le premier tronçon du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem a été livré à la circulation le 24 mai, jusqu'à Ramleh ; les travaux sont ouverts jusqu'à Arzouf (Artauf).

25 Mai. — GUYANE. — Le Tsar Alexandre III, choisi comme arbitre par la France et la Hollande, pour la délimitation de la Guyane sur le haut Maroni, attribue à la Hollande le territoire contesté, l'Aoua et non le Tapanaboni devant être considéré comme limite entre la France et la Hollande.

28 Mai. — TERRE-NEUVE. — La Chambre des Communes vote à l'unanimité une motion portant que par suite de l'adoption, par le Parlement de Terre-Neuve, d'un bill pour faire respecter le *modus vivendi*, il n'y a plus lieu de discuter le bill de coercition présenté par lord Knutsford et voté en première lecture.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

EUROPE.

Le sondage de Schladebach. — On fait en ce moment à Schladebach, dans la province de Saxe, de très curieuses et très intéressantes expériences de sondage, dans le but de recueillir des données scientifiques nouvelles sur l'étude des terrains et les conditions physiques de la croûte terrestre.

Ce forage. entrepris au mois d'août 1880 par la direction des mines de Prusse, a actuellement atteint la profondeur de 1,748 mètres, la plus grande qui existe dans

le monde entier pour un ouvrage exécuté par la main de l'homme, il a nécessité 1,274 journées de travail, ce qui correspond à un avancement moyen de 1 m. 40 par jour; il a coûté 212,304 marks (265,380 francs). soit 121 marks 43 (151 fr. 78) par mètre. L'outillage était manœuvré par une locomobile de 25 chevaux.

Différents appareils variant selon la nature des terrains à traverser ont été appliqués pour remonter les débris, recueillir les échantillons de roche, et assécher les travaux. Le diamètre initial du trou de sonde fut de 280 millimètres; après 20 mètres de sable, gravier et marne traversés par un forage à cylindre, on rencontra le grès bigarré.

A 164 mètres, on se trouva en présence de couches de gypse, avec des eaux chargées de sel marin.

De 327 à 1,030 mètres, on traversa le vieux grès rouge, et à cet étage on pénétra dans le terrain dévonien sans rencontrer de couche houillère; on poursuivit le sondage dans le dévonien jusqu'à 1,748 mètres; on dut s'arrêter là, car des accidents successifs et nombreux ne permettaient plus de continuer les travaux sans consentir à de grandes dépenses de temps et d'argent.

Des observations thermométriques ont été faites très minutieusement pendant le cours du travail; elles ont commencé à 1,200 mètres et ont été continuées régulièrement de 30 mètres en 30 mètres; elles ont démontré que l'accroissement de température ne se ralentissait pas avec la profondeur; elle suit, au contraire, une marche très croissante, une progression arithmétique. La mesure de la température au point le plus bas du sondage a été faite à 1,716 mètres; on y a relevé 56 degrés centigrades 6; ce qui correspond à une augmentation d'un degré par 26 mètres 87. En supposant que la progression de température suive la même loi jusqu'à des profondeurs allant à 100,000 mètres environ, on trouverait à ce point la plus haute température des hauts-fourneaux.

On voit combien sont intéressantes les expériences faites à Schladebach; elles ne sont pas très coûteuses et fournissent des indications fort utiles aux industries régionales et à la science géognostique; elles peuvent être répétées dans de nombreux terrains pour en étudier les assises profondes; ces trous de sonde peuvent ouvrir parfois des sources de pétrole ou d'eaux chaudes; enfin l'exemple de Schladebach pourrait déterminer l'exécution de travaux analogues dans des régions industrielles et minières. comme la région du Nord par exemple : c'est pourquoi nous avons cru utile d'exposer les résultats obtenus jusqu'à ce jour dans la province de Saxe.

J. R.

Le lac Neusiedl. — Le lac Neusiedl tend à disparaître par suite de la baisse subite des eaux. Le gouvernement hongrois se propose d'ailleurs de profiter de cet état du lac pour le faire complètement dessécher par la création d'un canal d'écoulement vers le Raab. Le terrain occupé par le lac sera rendu à l'agriculture. Cette baisse des eaux n'est point faite d'ailleurs pour surprendre, car le lac Neusiedl paraît formé par des infiltrations du Danube. Les eaux du Danube se ressentent de la sécheresse de cette année, et le gouvernement autrichien en profite, avec raison, pour chercher à conquérir de bonnes terres à cultiver.

ASIE.

Mort d'un explorateur français. — Le voyageur Joseph Martin, qui était malade, est mort à Nouveau-Marghelan.

M. Martin était un émule de M. Édouard Blanc ; il avait organisé une exploration dans les mêmes régions de l'Asie centrale.

Depuis longtemps malade, il a succombé malgré les soins intelligents qu'il a reçus de la part des autorités russes.

Préparatifs d'une exploration du Thibet et d'une partie de la Chine par un Russe. — Saint-Pétersbourg, 16 mai. — Le voyageur Potanine entreprendra, cette année, une nouvelle expédition ayant pour but d'explorer une partie du Thibet et la province chinoise de Si-Tchouan.

Cette expédition durera trois ans et le Trésor public s'y associera en lui fournissant un subside annuel de 10,000 roubles, tandis que le ministre de la guerre pourvoira Potanine des instruments nécessaires.

Cette entreprise s'effectuera sous les auspices de la Société impériale de Géographie.

Mongolie. — Expédition Radloff. — En 1889, M. Yadrintseff avait fait, dans la vallée de l'Orkhon, affluent de droite de la Selenga, des découvertes archéologiques.

C'est pour étudier ces ruines que l'Académie des Sciences de St-Pétersbourg organisa une expédition dont M. Radloff, orientaliste, prit le commandement ; il emmenait avec lui MM. Radloff fils, Yadrintseff et Klimentz, un officier topographe, un naturaliste et plusieurs guides, traducteurs, etc., en tout 17 personnes. Partie en mai 1891 de Saint-Pétersbourg, la mission était à Ourga en juin, d'où elle s'est dirigée vers la vallée moyenne de l'Orkhon, par la route d'Ouliassoutaï ; puis vers les ruines de Kara-Balgassoun (que M. Yadrintseff considère comme l'emplacement de Karakoroom, ancienne capitale de l'empire Mongol). En octobre 1891, l'expédition ayant terminé ses travaux, MM. Radloff père et fils se rendirent à Pékin pour y déchiffrer des inscriptions à l'aide de documents chinois, tandis que M. Yadrintseff et les autres membres rentraient à Irkoutsk. Le 11 octobre dernier, M. Yadrintseff adressait à M. Deniker, bibliothécaire du Museum d'histoire naturelle, une lettre que le *Tour du Monde* a reproduite, et dont nous détachons les données essentielles :

« M. Yadrintseff (pendant que M. Radloff se dirigeait vers Orkhon), suivit la rivière Tola (sur laquelle se trouve Ourga), obliqua vers le S.-O., à travers les montagnes de la Mongolie septentrionale et le désert de Gobi ; on y voit des *tumuli* analogues à ceux découverts par M. Potanine dans la Mongolie du N.-O., des sarcophages couverts d'inscriptions russiques, des statues grossières, etc. M. Yadrintseff rejoignit M. Radloff à Kara-Balgassoum, puis ils se dirigèrent ensemble vers le couvent d'Erdemin Tso, récoltant sur leur route des inscriptions russiques, ouïgoures, chinoises, arabes, mongoles, etc., du XIIIe siècle. L'expédition a visité dans les environs du couvent d'Erdemin, les ruines d'une ancienne ville chinoise et d'un canal qui réunissait les deux branches de l'Orkhon (Khamir et Kokchiin). De la haute vallée du Kokchiin-Orkhon, M. Yadrintseff s'est rendu dans celle d'Onghiin, puis a traversé les rivières Orkhon-Nor et Tsagan-Nor, près du désert de Gobi ; en descendant le versant sud du Khangaï, il vit des *tumuli* (kercksour) semblables à ceux de la vallée d'Orkhon et de la Sibérie du S.-O., des pierres levées, des pierres couvertes d'inscriptions et de dessins, etc. Dans la vallée d'Oughiin-Gol, il trouva une tombe russique, dont les bas-reliefs représentent des personnages habillés comme les Yakoutes et les Altaïens actuels. Sur la rivière Touïn-Gol, il a visité de vastes ruines. Après le départ de M. Radloff pour Pékin, M. Dimitti

Klementz et l'officier topographe se sont dirigés vers les vallées de Khanouï et de Telghir, affluent de la Selenga. M. Yadrintseff a pris la route vers Kiakhta et a exécuté des fouilles dans un tumulus près de cette ville, dans la vallée de la Djida : il a pris de nombreuses notes anthropologiques sur les Mongols-Khalkha. »

(*Revue Française*).

AFRIQUE.

Mission Dybowski. — Aux dernières nouvelles que nous avons reçues de M. Dybowski, il s'occupait a rassembler à Bangui les missions d'avant-garde commandées par ses lieutenants.

Le *Journal officiel* du 4 février publie la note suivante :

« Un télégramme de Libreville, en date du 1er février, fait connaître qu'on vient de recevoir une lettre de M. Dybowski, datée de Bangui 27 décembre. L'enquête à laquelle il s'est livré au sujet de la mort, malheureusement certaine aujourd'hui de M. Crampel, est terminée. Les principaux coupables, porteurs de documents ayant appartenu à notre compatriote ont été exécutés. Les laptots qui l'accompagnaient ont été ramenés. Les restes de l'ingénieur Lauzière, mort au cours de la mission, ont été rapportés. Des traités ont été signés sur la route qui est maintenant ouverte jusqu'à El-Kouti.

M. Dybowski ajoute que le personnel de la mission est en bon état et que M. Nebout rentre en France porteur de documents ; il dit avoir traversé une région riche et fertile. »

Nous sommes forcés de faire les plus expresses réserves au sujet de la teneur de ce télégramme.

Nos renseignements nous font en effet considérer comme presque impossible que M. Dybowski ait pu se rendre personnellement à El-Kouti et revenir à Bangui avant le 27 décembre : le voyage n'aurait donc pu être effectué que par un de ses lieutenants qu'il avait envoyé en avant-garde.

Il est d'autre part plus impossible encore qu'une lettre datée de Bangui, 27 décembre, ait pu arriver le 1er février, au bureau télégraphique de Libreville.

(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

La mission Mizon. — Le *Journal des Débats* donne les détails suivants sur la mission du lieutenant de vaisseau Mizon, dont M. de Brazza annonçait récemment le plein succès :

« Les dernières lettres que le lieutenant Mizon avait pu faire parvenir à sa famille par l'intermédiaire des Missions françaises d'Akassa, annonçaient qu'il allait se mettre en route d'Yola pour tâcher d'arriver au Congo français.

» Mizon se rendait compte des difficultés de sa tâche. Il avait d'abord été très bien accueilli par le Sultan de l'Adamaoua, mais peu à peu celui-ci s'était refroidi à son égard, et l'explorateur avait eu beaucoup d'ennuis dans cette partie de son voyage.

» Il y a presque deux années que le lieutenant de vaisseau Mizon a quitté la France. Il s'est rendu directement au Niger, et a tenté de remonter ce fleuve en canot à vapeur, battant pavillon français.

» On se rappelle le mauvais vouloir de la Compagnie royale du Niger et les

obstacles qu'il a rencontrés au début de son exploration (1). Du Niger, il est passé sur la Bénoué ; mais, arrivé à Yola, il a hésité sur la direction qu'il suivrait. Irait-il au Nord, vers le lac Tchad, à travers le Bornou, suivant une route déjà explorée, ou bien suivrait-il la voie du Congo ? Il s'est décidé pour cette dernière route, et c'est ainsi qu'il a la gloire d'avoir comblé un des vides de la carte d'Afrique et d'explorer des régions inconnues que les Allemands du Cameroun, malgré leurs efforts, n'ont pas su atteindre jusqu'ici.

» M. Mizon aura trente-neuf ans le 16 juillet prochain. Il est entré à l'École navale en 1869, et a été nommé lieutenant de vaisseau en 1882 ».

Ouganda. — Le supérieur général des Pères Blancs confirme le massacre d'un grand nombre de catholiques de l'Ouganda ; quelques Pères ont été emmenés prisonniers. Il fait peser la responsabilité de ce désastre « sur les agents de la Compagnie anglaise qui a armé les Ougandas de fusils à tir rapide ». Tout le matériel des missions de l'Ouganda a été détruit. on compte huit stations de missionnaires près du lac Nyanza : à Robaga, Kisubi-Lubongo, Bugoma. Goba-Kyalo, Kisubi-Kyalo, Notre-Dame de l'Espérance ; 21 Pères Blancs y sont répartis ; on compte 25,000 catholiques indigènes.

AMÉRIQUE.

Iles Falkland. — Les établissements anglais des îles Falkland (Malouines), situées N.-O. de la Patagonie, viennent d'être érigés en colonie. Le gouverneur, sir Roger Ruckfield Goldsworthy, est à son poste. Les îles Falkland ont un conseil législatif nommé par la Couronne. Ces îles furent découvertes au XVI[e] siècle ; Bougainville y planta le pavillon français en 1764. mais en 1766 la France renonça à ses droits en faveur de l'Espagne, moyennant une indemnité de 618,000 livres. En 1765, le commodore Byron fonda aux Malouines un établissement anglais ; mais en 1771, l'Angleterre reconnut les droits de l'Espagne. La République Argentine, après sa déclaration d'indépendance, succéda à l'Espagne dans la possession de ces îles, en 1820. Mais en 1833, l'Angleterre, revendiquant ses anciens droits, s'empara de l'archipel et l'a gardé, malgré les protestations du gouvernement argentin. Le gouvernement civil y règne depuis 1842.

L'archipel comprend deux grandes îles et une centaine de petites. Elles ont 2,000 habitants. L'archipel de la Géorgie du Sud, inhabité et situé près des terres antarctiques, dépend des Falkland. La capitale, Port William, dénommé Stanley depuis 1844, a 725 habitants. Le pays renferme de beaux pâturages.

(Revue française).

OCÉANIE.

Un tremblement de terre aux Philippines. — Des lettres arrivées des îles Philippines à Madrid apportent la nouvelle de grands désastres qui ont marqué le mois de mars dans l'archipel des Philippines.

(1) Voir Bulletin de février 1892.

A Pangasinan et dans la région septentrionale de Luçon, il y a eu des secousses de tremblements de terre que l'on ne peut comparer. tant elles ont été rudes, qu'aux tremblements qui désolèrent Manille en 1880.

Un volcan a fait son apparition sur les confins des provinces de l'Union et de la Nouvelle-Biscaye. Dans la province de Panganisan, il n'est pas une maison, pas un monument, pas un édifice public qui n'aient souffert ; la plupart des maisons sont détruites. Une quantité considérable de familles ont dû abandonner leurs foyers où elles ne se trouvaient plus en sûreté.

A Binalouan, le palais de justice n'est plus qu'un amas de ruines. Le lieutenant de justice don Francisco Garcia a été enseveli sous les décombres. Les archives sont perdues.

A Magaldan, le tribunal, tous les ponts, l'église et son beffroi avec ses quatre cloches, la chapelle du cimetière, à peu près tous les dépôts de riz se sont effondrés.

De tous les côtés le sol s'est pour ainsi dire crevé à de grandes profondeurs, et de ces crevasses ont jailli en abondance des sources d'eau et de sable.

Au Pôle. — Du *Petit Journal* :

On nous communique des nouvelles intéressantes sur les explorations polaires.

Hier, à la Société royale de Londres, M. Nanssen a exposé, dans la séance solennelle, ses plans bien connus.

Tout en rendant hommage à l'intrépidité avec laquelle il s'apprête à rendre son navire solidaire des mouvements d'une banquise, beaucoup de membres pensent qu'il se fait illusion sur l'existence d'un courant régulier régnant au nord du Groënland et se rendant de la mer de Behring à la mer du Spitzberg.

Les Allemands envoient au pôle Sud une expédition qui profitera des plans de M. Nordenskiold, dont leurs amis d'Australie ont fait échouer les projets.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Les voies navigables du midi de la France. — Il y a quelque temps la présence de plusieurs Ministres à Marseille soulevait à nouveau la question du canal à ouvrir entre le Rhône et notre grand port méditerranéen, canal qui en réalité rattacherait Marseille au Havre d'une part, à Bordeaux de l'autre, et nous permettrait de lutter à armes plus égales contre le déplacement du trafic européen vers l'Est. Peu auparavant, les Conseils généraux du sud-ouest de la France s'agitaient pour obtenir le rachat et l'exploitation économique du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Dans l'un comme dans l'autre cas, l'opinion publique était dans le vrai en s'intéressant à ces questions d'apparence technique et toutes hérissées de chiffres. C'est qu'elle sent, d'instinct, que la voie d'eau est la voie de transport par excellence, pour les marchandises encombrantes, à côté du chemin de fer, destiné aux transports

plus rapides. On a vu l'accroissement du trafic dans la région du nord, depuis que la loi de 1879 a décidé la gratuité de navigation sur les canaux, les assimilant aux routes ou aux rivières naturelles. Les chemins de fer eux-mêmes, qui, à l'origine, timides et doutant de leur avenir, craignaient la concurrence des canaux, ne peuvent que gagner à cette concurrence, puisqu'en empêchant le commerce de se déplacer, elle leur conserve, au prix d'un sacrifice partiel, un trafic qui sans cela leur échapperait pour prendre d'autres voies plus courtes.

C'est cet instinct populaire, parfois plus juste qu'éclairé, qui a pendant plusieurs années passionné une partie du sud-ouest de la France pour le creusement d'un canal maritime, praticable certes en théorie, mais où nul navire de mer n'eût jamais passé, et qui aurait complété la ruine de la région aussi sûrement qu'une autre invasion du phylloxera. A s'élever contre ce désastre national, on passait naguère encore pour mauvais patriote ; aujourd'hui ce beau feu paraît vouloir prendre des proportions raisonnables ; et le canal maritime profond de 8^{m} où devaient s'engager tous les transatlantiques ou transméditerranéens (qui ont plus vite fait de tourner l'Espagne sur l'Océan gratuitement ouvert) reprend les dimensions d'un canal de navigation intérieure, pour lequel on demande simplement les moyens d'exister. Tout le monde sait, en effet, que le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne sont affermés au chemin de fer du Midi, et que cette solidarité d'intérêts regarde la jonction économique de l'Océan et de la Méditerranée, puisque l'État, avant de réunir les deux canaux au réseau gratuit, devrait soit les racheter, soit les exproprier. Il y a là des considérations financières dans lesquelles nous n'avons pas à entrer. Afin de rester dans le domaine strictement géographique qui pour l'instant est le nôtre, nous voudrions dire en quelques mots pourquoi cette évolution du sentiment public, dirigée du reste par des hommes éminents, comme M. l'ingénieur Connord, conseiller général de la Gironde, est conforme à la nature des choses.

Un canal n'est économique que parce qu'il exige moins d'entretien et un matériel moins coûteux que les autres voies de transport. Sa surface demeure intacte aussitôt après le passage d'un lourd convoi de marchandise flottante. C'est à peine si ses berges ou ses écluses se détériorent, comparées à la route empierrée ou ferrée, que chaque fardeau dégrade au passage. Le matériel de navigation est de même peu coûteux. Les bateaux qui naviguent sur les canaux n'ont que le nom de commun avec ceux qui parcourent les mers. Ceux-ci, destinés à résister à la continuelle rupture d'équilibre des vagues, sont forcément construits de matériaux coûteux, fortement liés, poussés par des moteurs onéreux, montés par des équipages spéciaux et nombreux. Leur durée est limitée, si on ne les entretient pas sans cesse à grands frais. Construction, équipage, assurances, réparation, amortissement du capital engagé, dévorent à chaque minute une part notable de ce capital. Un vapeur destiné à la navigation maritime ressemble beaucoup plus au matériel d'une ligne de chemin de fer qu'à celui destiné à naviguer sur les canaux. Ici, sur le canal de navigation intérieure, le navire n'est plus qu'une caisse en bois, toujours posée sur une surface strictement horizontale, et construite dès lors avec des matériaux légers. C'est l'eau qui la soutient et qui donne sa force, au lieu de tendre à la disjoindre. Sa durée, n'ayant pas à lutter contre les mêmes obstacles, peut être indéfinie. Son équipage est rudimentaire, tout ici est réduit au minimum de dépense, et cette machine si simple, glissant à la moindre impulsion sur la surface du canal, réalise l'idéal du transport à bon marché.

Voilà pourquoi, au delà d'une certaine longueur, un canal maritime, même à niveau, cesse d'être pratique : retardant le navire, qui sur mer prendrait sa pleine vitesse, il l'oblige à dépenser pour rien, en raison d'une construction qui ne lui sert

de rien. Au contraire, sur un canal de navigation intérieure parcouru par des embarcations appropriées, l'économie s'accroît avec la longueur du trajet.

Les rivières, disait Pascal, sont des chemins qui marchent. Les canaux, pourrait-on dire, sont des chemins qui flottent. Qu'on leur creuse un lit plus large et plus profond, qu'on les munisse de tous les perfectionnements de la science moderne, qu'on fournisse au sud de la France un canal du midi ou un canal du Rhône propres à porter de puissantes masses de marchandises, et à rendre économique la traversée des isthmes français, voilà ce qu'il faut désirer ; mais qu'on ne leur enlève pas le caractère qui fait leur valeur commerciale, sous prétexte de l'accroître. Voilà pourquoi l'évolution qui se produit dans nos régions du Sud-Ouest et qui pourrait ramener à la France une partie du trafic qui nous échappe pour l'Est, nous a paru intéressante, et c'est pourquoi nous avons tenu à la signaler.

Nous n'avons rien à ajouter à cet article si remarquable que nous avons emprunté au *Tour du Monde* et qui est dû à la plume autorisée de M. Schrader.

Il apprécie comme il convient le projet d'un canal maritime entre les deux mers.

Mise ainsi au point, la question de l'amélioration du canal des deux mers a de sérieuses chances d'aboutir.

Et nous, gens du Nord, quand sortirons de notre apathie vis-à-vis du canal du Nord ?

A. M..

A propos de la Corse. — J'ai lu un bien intéressant article sur ce sujet dans le journal le *Matin*. Il est dû à la plume de M. Emmanuel Arène.

M. Arène croit nécessaire de partir de la Corse, « d'autant plus qu'on semble prendre plaisir à éloigner de France, à considérer comme une colonie très lointaine cet admirable pays de Corse qui, à ne regarder que la nationalité de ses visiteurs, paraît être plus près de Londres que de Paris ! croiriez-vous que nous restons trois jours de la semaine à Ajaccio sans recevoir de courrier direct du continent ? J'entends dire, à propos de l'Algérie, à propos de la Tunisie et du Tonkin, que le Français est colonisateur, qu'il sait, autant que personne, mettre en valeur son patrimoine...

Il ferait bien, en ce cas, d'aller au plus pressé et d'utiliser, d'abord, ce qu'il a sous la main, »

Il constate que la Corse est entourée de bonnes volontés, mais de bonnes volontés singulièrement platoniques, « avec tout cela, nous en sommes toujours au même point. La presse parisienne qui nous a été si bienveillante, lors du voyage de M. le Président de la République, n'apprendra pas sans surprise que la fameuse lacune de notre chemin de fer central, ce trou d'une trentaine de kilomètres qui coupe en deux la voie ferrée, n'est pas encore comblé ! Il nous était pourtant venu trois Ministres à l'époque, et tous les trois nous avaient promis que cela changerait bientôt. Il n'y a eu, hélas ! de changés qu'eux-mêmes, et nous continuons à faire en diligence le trajet de Vizzarona à Corte. Quant au chemin de fer qui doit relier Bonifacio à Bastia, il dort au fond des tombeaux, je veux dire dans les cartons ministériels. On en a fait la moitié, et, là-dessus, on se repose. Notez que c'est ce qu'on appelle, au ministère de la guerre, un chemin de fer stratégique : je suppose que cela veut dire un chemin de fer utile et même nécessaire en cas de guerre. Il est bien certain que vous aurez beau avoir le plus de soldats possible en Corse, si vous les obligez, à la première alerte, à faire à pied la route de Bastia à Bonifacio, autant faire tenir garnison aux carabiniers d'Offenbach ; au moins, l'on saurait pourquoi ils arrivent trop tard !

A quoi sert donc, pour le ministère de la guerre, de décider qu'un chemin de fer

est stratégique s'il n'en poursuit pas l'exécution ?... Mais s'il n'y avait que cela ! Je vous ai parlé de ce courrier si bien organisé que nous restons trois jours à Ajaccio dans un bateau direct ! Écoutez ceci et admirez notre façon de comprendre les transactions commerciales entre départements français : il y a, en Corse, un arrondissement plus particulièrement favorisé au point de vue de la viticulture, c'est celui de Sartène. Il y a là des gens absolument indépendants, possesseurs de vastes propriétés, les cultivant fort intelligemment et en situation de fournir d'excellent vin à Nice et Marseille. Les industriels des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône le savent parfaitement bien : ils ne demanderaient pas mieux que de venir, au moment des vendanges, rafler la récolte de nos propriétaires ; des deux côtés, on ferait une bonne affaire. Mais... il y a un mais, comme toujours ! .. c'est les moyens de transport qui manquent.

Nous avons, dans l'arrondissement de Sartène, un port déjà fort important et appelé à un développement plus important encore, c'est le port de Propriano. Il n'y aurait rien de plus simple que de le rattacher au continent, d'organiser un service direct qui alternerait avec Marseille et avec Nice. On n'y a pas songé, ou, quand cela se fait, ça se passe d'une façon si singulière que c'est comme s'il n'y avait rien de fait. Les Niçois arrivent chez nous, admirent la récolte qui se fait belle, mais comme ils ne peuvent pas la transporter à la nage, ils s'en retournent, les mains vides. Et nos propriétaires sarténois gardent leurs raisins pour compte, ou sont obligés de s'en défaire à vil prix... Après quoi, l'on dit que si le commerce ne marche pas en Corse, c'est que les Corses sont des fainéants qui ne recherchent, avant tout, que les fonctions publiques !

Dix fois, vingt fois, j'ai écrit ces choses, et d'autres que moi ont bien voulu les répéter dans la presse. La Corse, au surplus, ne peut pas se plaindre depuis quelque temps ; on a beaucoup parlé d'elle, mais, si l'on ne fait qu'en parler, à quoi bon ? Je viens de finir, précisément, un livre fort intéressant, très bien écrit, très bien imprimé, joliment relié, un vrai livre de bibliothèque, qu'un prince de l'espèce la plus rare, un philosophe et un érudit, le prince Roland Bonaparte, a publié sous le titre : *Une excursion en Corse*. C'est un chapitre de plus ajouté à notre histoire, qui, depuis des siècles, est un roman d'aventures. Je ne doute pas que cela ne tente encore quelques voyageurs. Mais les voyageurs, en somme, ne nous manquent pas : c'est les capitaux qu'il nous faudrait. Seulement, comment les attirer, comment les décider, quand le capitaliste par excellence, quand l'État ne bouge pas?

EUROPE.

Alsace-Lorraine. — Amélioration des canaux. — Le Conseil fédéral vient d'être saisi d'un projet d'amélioration des canaux d'Alsace-Lorraine. Le canal de la Marne au Rhin, depuis Strasbourg jusqu'à la frontière française, serait élargi et approfondi. Des travaux analogues seraient exécutés pour les canaux de la Sarre (y compris la Sarre canalisée), du Rhône au Rhin, (de Strasbourg à Mulhouse) et de Colmar.

Les écluses de ces divers canaux seront agrandies et leur mécanisme sera perfectionné de façon à obtenir des manœuvres plus rapides à l'ouverture et à la fermeture. La délégation a déjà voté 714.483 marcs, mais comme cette somme sera insuffisante, on a décidé d'émettre des titres de rente 3 %, dont les intérêts et l'amortissement seront couverts par des droits de navigation sur les canaux approfondis.

(Revue Française).

Les travaux du Danube. — Le Danube, le plus grand fleuve après le Volga — puisqu'il a 2,800 kilomètres de sa source dans la Forêt-Noire à son embouchure dans la mer Noire, — est navigable à partir de Ulm. Mais, si la navigation en est facile sur la plus grande partie de son cours où il forme par endroits des véritables lacs d'une largeur considérable, elle est interrompue, au moins en partie, par de grands rapides entre Drenkowa (Hongrie) et Scola-Bladowa (Serbie). Ces rapides sont produits par la rencontre des bancs de rochers à travers lesquels l'eau coule furieuse.

Au-dessous de Linz, la vallée de Resterre; on dirait que les contreforts des Alpes et les monts de Bohème vont s'unir étroitement pour boiser la route au fleuve ; à un moment, il n'y a même plus cent mètres d'une rive à l'autre, et des rochers tourmentent les eaux qui s'effarent, ce passage célèbre se nomme le *Wirbel* ou le *Strubel* (remous, tourbillon).

Les bateaux à fond plat peuvent cependant passer à certains endroits, mais les bateaux d'un tirant d'eau supérieur à 1m,50 doivent ou bien transborder leurs marchandises, ou bien attendre la saison des crues ; et à ce moment, si le tirant d'eau est suffisant, à quels dangers n'est-on pas exposé au milieu de ces récifs innombrables alors dissimulés par la nappe d'eau.

Le dernier et le plus important de ces rapides, situé près d'Orsara en Transylvanie a reçu le nom de Portes de Fer parce que les Turcs, lorsqu'ils possédaient les deux rives du fleuve, interceptaient complètement ce passage, déjà si périlleux, au moyen d'une chaîne de fer allant d'une rive à l'autre.

Depuis les temps les plus reculés, on a tenté de débarrasser le fleuve des obstacles qui empêchent de donner au trafic toute l'importance qu'il devait avoir et on voit encore près des Portes de Fer des traces des travaux exécutés par les Roumains. Tout dernièrement, en 1874, on avait nommé une Commission internationale chargée d'examiner quels étaient les moyens les plus efficaces à employer ; cette Commission composée d'hommes compétents, estima à 14 millions la dépense à faire, on ne donna pas, à ce moment, suite à l'affaire.

Mais le gouvernement Austro-Hongrois, soucieux d'ouvrir le pays à la navigation internationale, a repris depuis peu la question ; et, bien que la nouvelle estimation faite porte la dépense à 20 millions, les travaux ont été commencés. Ils s'étendent sur une centaine de kilomètres compris entre Alt-Mordava et Turn Severin. Le but poursuivi est de creuser dans le lit du fleuve un chenal offrant un mouillage minimum de deux mètres au-dessous des plus basses eaux, sur une largeur constante de 60 mètres.

Il n'y a d'excavations importantes à effectuer dans le lit du fleuve qu'aux cataractes Stenka, Kozla, Tachtalia, Greben, Inez.

Aux Portes de Fer on quitte un instant le lit du fleuve et on creuse le chenal à sec sur la rive droite. L'ensemble des travaux ne comporte pas moins de 400,000 mètres cubes de roche très dure à faire sauter et d'un million de mètres cubes de digues à construire. C'est un Hongrois, M. Hadju, qui a l'entreprise de ces travaux rendus fort difficiles par suite de la violence et de l'irrégularité des courants.

Le dérochement dans de telles conditions, nécessite, comme on le pense bien, des machines toutes spéciales. C'est à des ingénieurs anglais, français et américains, que sont dus les trois types adoptés. La machine Lobnitz brise le roc par le choc d'un puissant mouton ; le bateau perforateur à mèches diamantées de Tedesco et des perforatrices à percussion Ingersoll permettent de percer des trous dans les roches les plus dures pour les faire ensuite sauter à la mine.

Jusqu'à ce jour on a dépensé à peu près le quart de la somme prévue, et il faut compter encore environ trois ans avant que les travaux soient complètement terminés

(*Journal des Voyages*

Roumanie. — Relations avec l'Allemagne. — Nous avons signalé la tension des rapports commerciaux entre l'Allemagne et la Roumanie. Cette animosité se manifeste partout. C'est ainsi que la *Gazette de Cologne* trouve mauvais que le gouvernement Roumain n'encourage pas l'industrie allemande, alors que la Roumanie a fait des emprunts en Allemagne.

L'*Indépendance roumaine* répond que si l'armement et les objets de consommation ne sont pas pris exclusivement en Allemagne, cela tient aux prix exorbitants. Ainsi, pour les tourelles à éclipses, l'usine de Saint-Chamond a fait une offre de 5 millions inférieure à celle de la maison Gruson de Magdebourg. Pour les fusils a répétition, Mauser a demande un million de plus que Werndl. La Compagnie de Fives-Lille a offert le plus bas prix pour le pont du Danube. et les grandes usines métallurgiques françaises, Gouin, Eiffel, Cail, etc., peuvent exécuter des travaux que l'industrie Westphalienne n'est pas en mesure d'exécuter. Ces usines françaises reçoivent même des commandes d'Angleterre.

Chemin de fer de Constantinople. — *Nouvelle ligne.* — Depuis 1888 il existe une voie ferrée continue entre Constantinople et Salonique, mais par Sofia, Nisch, Vrania, Uskub, c'est-à-dire en passant par la Bulgarie et la Serbie. Or, outre la grande distance séparant, par cette route, Constantinople de Salonique, ce trajet présente cet autre inconvénient plus grave de ne pouvoir être utilisé, en temps de guerre, pour les mouvements de troupes, et on sait trop combien est convoitée cette belle province de Macédoine pour ne pas comprendre tout l'intérêt que l'on attache, en Turquie. à la construction d'une nouvelle ligne sur territoire otteman exclusivement.

Au commencement du mois dernier le sultan a accordé à M. *Baudouy* la concession d'une ligne partant de *Dédéagatch* et se rendant par *Cerès* et *Gumuldjina* à *Salonique*, avec embranchements vers les ports suivants : *Orfani*, *Kavallo*, *Port-Lagos*, le tout représentant une longueur de 450 kilomètres environ. Si l'on se rappelle que Dédéagatch est déjà relié par un embranchement avec la grande artère qui part de Constantinople vers l'Europe centrale, on voit que la réalisation de la concession Baudouy résoudrait le problème énuméré ci-dessus.

M. Baudouy, qui est français, compte, pour réunir le capital nécessaire à l'exécution de cette entreprise, sur le concours d'un groupe financier Franco-Anglais qui serait déjà prêt. affirme-t-on, à traiter la construction de la ligne avec un entrepreneur général.

Cette nouvelle voie ferrée desservira une région extrêmement riche et relativement très peuplée, néanmoins comme elle se développera dans le voisinage de la mer, son trafic sera toujours relativement restreint, et elle présentera, surtout dans les débuts, un caractère plus particulièrement stratégique. Pour tenir compte de cette situation un peu spéciale, S. M. I. le Sultan a accordé à M. Baudouy une garantie kilométrique annuelle de 15,500 fr., c'est-à-dire supérieure à celles consenties jusqu'ici pour d'autres lignes ; cette somme est garantie par les recettes brutes de l'exploitation et par le produit des dîmes de la région traversée.

Nous ignorons quel sera le sort de cette concession, mais elle est une nouvelle preuve de l'extension toujours croissante des travaux publics en Turquie ; ce sera là une des gloires de S. M. Abdul Hamid II.

(*Revue française*).

ASIE.

Tonkin. — Mines et port de Kébao. — M. Jean Dupuis, l'explorateur du Tonkin, à qui le gouvernement français a concédé l'île de Kébao, a fourni au *Bulletin de Renseignements coloniaux* quelques informations sur les charbonnages de cette île. Les gisements de Kébao sont maintenant en sérieuse exploitation : on extrait des galeries latérales un bon charbon de vente ; en janvier dernier, la production était de 150 tonnes par jour. On a construit pour l'exploitation un Decauville qui traverse l'île, un remorqueur et huit grands chalands de 100 tonnes chacun. Le charbon est chargé directement de la mine dans ces chalands que le remorqueur conduit à la rivière devant Haïphong, par les canaux naturels de la côte. Le trajet étant de 70 milles, le vapeur peut faire un voyage aller et retour par 24 heures.

La tonne de charbon, premier choix, franco bord, ne revient ainsi qu'à 4 fr. Les Anglais ne vendront bientôt plus de houille au Tonkin, ni même dans toute la mer de Chine. Les mines de Kébao ont déjà la fourniture des Messageries Maritimes pour leurs lignes de Hong-Kong au Tonkin et de Saïgon à Haïphong. De son côté, la marine a recours à Kébao pour la constitution de son stock d'approvisionnement de 8,000 tonnes.

Kébao possède en outre à la pointe nord, en face de l'île des Pirates, un port naturel bien abrité, avec des fonds de 7 mètres, à huit mètres seulement du rivage, au fond d'une baie inexpugnable. C'est la position choisie par la marine pour faire le port militaire du Tonkin. Les mines de Kébao, exploitées par des capitaux exclusivement français, n'emploient que des indigènes ou des Français Le personnel français actuel se compose de : 1 capitaine d'armement, 3 ingénieurs, 3 géomètres, 8 gardes-mines, 2 comptables, plusieurs mineurs, chef d'équipe ou mécaniciens, 1 médecin, etc., en tous une quarantaine de personnes ; plus de 1,000 Chinois travaillant sous leurs ordres à la mine depuis septembre dernier. Une petite ville coquette, pourvue d'un marché très animé, s'élève là où il y a deux ans n'était que la solitude. Kébao possède des sommets dont quelques-uns atteignent 400 mètres ; l'air y est pur, le climat sain.

(*Revue Française*).

Le tracé de chemin de fer Transsibérien. — D'après le *Grajdanine*, le Conseil des ministres a décidé que le chemin de fer de Sibérie sera construit par l'État. La construction du tronçon allant de Vladivostok à Grafskaia, qui avait été interrompue pendant l'hiver, a été reprise. Le ministère des voies de communication est chargé de commencer immédiatement la construction du tronçon allant de Tcheljabinsk à Temsk et Irkouts, section occidentale du Transsibérien, dont le tracé est aujourd'hui définitivement fixé.

La voie ne partira pas de Tioumen, station du chemin de fer de l'Oural, mais de Tcheljabinsk, terminus de la ligne Zlataoust à Tcheljabinsk, actuellement en construction.

La section occidentale aura une longueur de 1,620 verstes, et son tracé se dirigera vers l'Est par Kouryan, Pétropavlosk, Omsk, Kainsk ; puis elle continuera en passant au Sud et à 40 kilomètres de Kolynon, à 80 de Temsk, à la station de Potchilanskaya. Elle atteindra ensuite Irkoutsk (1,146 verstes) par Mariinsk, Atschinsk, Krasnoïars, Kansk, en s'infléchissant au Sud-Est vers Nymi-Oudjinsk.

En comptant les petits embranchements à deux voies vers l'Irtick, l'Obi, le

Tchoulma, l'Inisséi et l'Angara, la ligne entière de Tcheljabinsk à Irkoutsk aura une longueur de 3,082 verstes, soit près de 3,300 kilomètres.

Le passage des nombreuses rivières sibériennes s'effectuera partie sur des ponts métalliques, partie, en été, sur des bacs à vapeur ; en hiver, on passera les cours d'eau sur la glace où l'on placera des rails.

Des difficultés sérieuses sont à prévoir pour se procurer le matériel de construction (pierre, bois, sable), sur la section de Tcheljabinsk à l'Obi (1,325 verstes) : il faudra aller chercher le bois à 30 et 150 verstes, les pierres à 130 et même à 600 verstes ; sur le reste de la section occidentale, les conditions sont plus favorables et même en partie très bonnes.

Le fer, la fonte et les autres métaux devront provenir soit des fabriques de l'Oural, soit de la Russie d'Europe.

Les haltes seront échelonnées sur la voie à 50 verstes de distance les unes des autres, et l'on n'installera de grandes gares qu'aux endroits où un réel besoin s'en fera sentir.

Le matériel roulant nécessaire pour le trafic des premiers temps est de 214 locomotives, 253 voitures de voyageurs, 1,648 wagons de marchandises et 1,711 plates-formes.

On prévoit que la section occidentale sera terminée en 1898. Les dépenses nécessitées par cette immense entreprise sont évaluées à 103,515,000 roubles, soit près de tro s cents millions de francs.

(Revue du Cercle militaire).

AFRIQUE.

La population de l'Algérie. — Les chiffres concernant la population de l'Algérie, fournis par le recensement de 1891, sont les suivants : 272,662 Français ; 47,677 Israélites ; 3,267,223 indigènes algériens ; il y avait alors 267,000 Français au dernier recensement.

On voit qu'en ces dix dernières années, la race française a gagné 5,300 âmes.

Cette progression de la population représente plus de 3 1/2 °/₀, tandis que celle de la population indigène n'est guère que de 1 3/4 °/₀.

A ce compte, la population indigène doublerait en 46 ans, tandis que la population européenne doublerait en 20 ans, dépassant ainsi l'accroissement des États-Unis.

Dans un quart de siècle, on peut prévoir que les Européens seront 1 million en Algérie, et les indigènes 5 millions. En 1872, ces derniers étaient 9.7 contre 1 ; en 1892, ils ne sont plus que 7.2 contre 1, et dans 25 ans, ils ne seront plus que 5 contre 1. D'ou la possibilité, pour nos arrière-neveux, de voir, dans 100 ans, l'Algérie peuplée de 3 millions d'Européens et de 7 à 8 millions d'indigènes.

M. Léon Mathiss. — Nous lisons dans le « *Petit Fanal Oranais* » que le Jury des prix du grand Concours agricole de l'Algérie et de la Tunisie en 1892, a décerné une *Médaille d'Or, grand module*, à M. Mathiss, pour la création d'un vignoble de 30 hectares, etc..., et que le Jury des Produits, du même Concours, lui a décerné une *Médaille d'Or*, premier prix de vins blancs de l'Algérie, etc...

Nos collègues n'ont pas oublié que M. Mathiss a fait, en janvier dernier, devant notre Société, une Conférence sur la Viticulture en Algérie.

AMÉRIQUE.

La race française aux États-Unis. — On commence à s'apercevoir, aux États-Unis, qu'il peut y avoir des inconvénients à attirer des émigrants en trop grand nombre, quand le peuple qui les accueille n'est pas de force à les assimiler et que les nationaux deviennent moins prolifiques. Voici que de l'autre côté de l'Atlantique, en dépit de la doctrine de Monroë, commence la lutte des langues, indice de la lutte des races.

Le public français ne saurait rester indifférent en face de ce conflit pacifique, puisque notre langue est parlée aux États-Unis par 1,300,000 habitants. Cette lutte se complique naturellement de la question religieuse, car il est dans la force des choses que les catholiques parlant anglais s'efforcent à ne laisser arriver que des leurs à l'épiscopat, afin de garder la prééminence. Par contre, les Canadiens, les Italiens, les Espagnols, les Polonais trouvent qu'il est légitime qu'on leur accorde des évêques de leur race et de leur langue.

Sur 65,500,000 habitants, les États-Unis comptent seulement 19,000,000 de *Yankees*, descendants des premiers colons anglais et hollandais. Sur 18,000,000 d'émigrants ou de descendants d'émigrés d'origine anglaise, on compte 5,000,000 d'*Irlandais* Il y a 15,000,000 d'*Allemands*, dont 12,000,000 n'ont pas perdu leur caractère ethnique, surtout dans l'Ouest, où ils ont réussi à imposer l'enseignement de leur langue dans les écoles publiques, à côté de la langue anglaise officielle. Les *Italiens*, au nombre de 1,000,000, sont très unis.

Les *Français* sont aussi 1,000,000, mais 400,000 seulement ont conservé l'usage de leur langue. D'autre part, La Louisiane et la Caroline s'américanisent de plus en plus, mais, depuis quelques années, les Français ont senti la nécessité de se grouper, et, unis aux *Franco-Canadiens* émigrés aux États-Unis sont 1,000,000, dont 900,000 sont organisés en corps de nation. Sur 1,000,000 de *Slaves*, il y a 800,000 *Polonais* qui ont gardé leur caractère et leur langue. Les *Espagnols* et les *Portugais* sont 1,500,000, mais à veille d'être supplantés par d'autres peuples. On compte encore 600,000 *Suisses*, 400,000, *Belges* et 500,000 *Scandinaves*, trop disséminés pour pouvoir se grouper.

En résumé, on compte : 37,000,000 de *Yankees* (Yankees proprement dits, 19,000,000 ; autres nationalités désagrégées, 18.000,000), 12,000,000 d'*Allemands*, 5,000,000 d'*Irlandais*, 1,300,000 *Français* et *Franco-Canadiens*, 1,000,000 d'*Italiens*. Les autres éléments ont été absorbés par le groupe Yankee. Ce dernier s'accroît de moins en moins au contraire des autres éléments, mais les Français et les Franco-Canadiens méritent une mention spéciale, à cause de l'importance qui leur est réservée dans la constitution de la Société américaine future.

On sait que les 70,000 colons français abandonnés sous Louis XV à l'Angleterre dépassent aujourd'hui 1.500,000 ; ils dominent dans la province de Québec, et envahissent peu à péu les provinces d'Ontario et de Manitoba ; les Acadiens du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle Écosse sont aussi d'origine française. Mais les progrès de la race franco-canadienne ont été encore plus considérobles, dans ces dernières années, aux États-Unis qu'au Canada.

Le million de Canadiens-Français des États-Unis se répartit ainsi :

400,000 dans les États de la Nouvelle-Angleterre : Maine, Vermont, New-Hampshire, Connecticut, Rhode-Island, Massachussetts.

100,000 dans l'État de New-York, où il y a un nombre égal de Français d'Europe.

400,000 dans l'Illinois, le Michigan, le Minnesota, etc.
100,000 dans les autres États de l'Union.

On voit que les Canadiens sont concentrés surtout sur les limites du Canada; leur invasion est progressive et il sont loin de perdre leur nationalité, quoiqu'ils se fassent naturaliser Américains; en effet, dans les États de la Nouvelle-Angleterre, ils ont établi, outre des églises paroissiales, 220 écoles françaises libres fréquentées par 45,000 élèves, et fondé 210 associations de bienfaisance et de secours mutuels soutenues par 30,840 d'entre eux. Cette marche ascendante de la race canadienne aux États-Unis, cette progression de notre langue vont de pair avec les progrès du catholicisme dans le même pays. En 1790, les catholiques n'étaient que 32,000, aujourd'hui ils sont 10,000,000, soit 1/6 de la population. Il y a un siècle, les États-Unis ne comptaient qu'un évêque et 30 prêtres; aujourd'hui il y a 13 archevêques, 73 évêques, plus 8.300 prêtres et 7,500 églises. Les catholiques possèdent 35 séminaires, 102 collèges et plus de 600 pensionnats de filles, 4,000 écoles primaires (fréquentées par 533,000 enfants). Toutes les institutions catholiques des États-Unis reçoivent 800,000 enfants. Enfin, il y a une université catholique à Washington.

Mais le développement du catholicisme aux États-Unis rencontre des difficultés, non à cause du prosélytisme d'autres religions, mais du fait du clergé catholique irlandais, qui, se basant sur ce qu'il parle la langue officielle des États-Unis, refuse d'employer d'autre langue que sa langue originelle. Il en résulte que les Français ou les Italiens catholiques en souffrent dans leur amour propre national. Le clergé catholique irlandais semble à l'instar de Monroë, s'être donné comme programme : « l'épiscopat des Américains ». En face de cette domination trop abusive d'une race sympathique cependant à bien des points de vue, et qui profite de sa majorité pour s'imposer, il semble que les catholiques français, anglais, italiens, allemands, polonais, etc., sont assez nombreux pour être représentés dans l'épiscopat (1). Déjà, les allemands ont un archevêque à Milwaukee et quelques évêques. Il semble que le tour de l'émanicipation des Franco-Canadiens est venu, et qu'ils acquerront bientôt une indépendance religieuse qui contribuera à sauvegarder les idées françaises auxquelles ils sont déjà si attachés.

(*Revue Française.*)

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL-ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

(1) Il y a 86 sièges archiépiscopaux et épiscopaux aux États-Unis; pas un seul Canadien-Français n'occupe un de ces postes, et cependant les Canadiens représentent le dixième de la population catholique de l'Union.

PROGRAMME

DU

CONGRÈS NATIONAL

DES SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE DE FRANCE

XIIIe Session. — Lille. — 1892

Sous la Présidence de M. PAUL CAMBON
AMBASSADEUR DE FRANCE PRÈS LA PORTE OTTOMANE.

Et la Vice-Présidence de M. FONCIN
INSPECTEUR-GÉNÉRAL DE L'UNIVERSITÉ, SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL DE L'ALLIANCE FRANÇAISE.

LUNDI 1er AOUT.

2 heures 1/2 du soir. — Réunion des délégués des Sociétes françaises de Géographie, au siège de la Société de Géographie de Lille, 116, rue de l'Hôpital-Militaire.

3 heures 1/2 — Séance solennelle d'ouverture sous la présidence de M. Paul CAMBON, Ambassadeur de France, près la Porte Ottomane.

8 heures 1/2 — Grand concert offert par la Municipalité de Lille, aux Membres du Congrès, dans la vaste salle du Palais Rameau (boulevard Vauban).

MARDI 2 AOUT.

9 heures du matin. — Séance générale pour l'exposé sommaire des travaux des Sociétés françaises de Géographie.

2 heures 1/2 du soir. — Séance consacrée aux communications personnelles.

8 heures 1/2 — Grande conférence.

MERCREDI 3 AOUT.

9 heures du matin. — Séance consacrée à la *discussion* des questions portées au programme du Congrès.
2 heures du soir. — Séance consacrée aux communications personnelles.
4 heures 1/2 — Visite du Palais des Beaux-Arts et des Musées de Lille, sous la direction de Mgr Dehaisnes, auteur de l'*Histoire de l'Art en Flandre.*

JEUDI 4 AOUT.

Visite aux centres industriels de Roubaix et de Tourcoing. — Réception du Congrès par les Sections de la Société de Géographie de Lille établies dans ces deux villes.

A midi. — Lunch offert aux Membres du Congrès par la Section de Roubaix.

Le soir, banquet et concert offerts aux Membres du Congrès par la Section de Tourcoing.

VENDREDI 5 AOUT.

9 heures du matin. — Séance consacrée à la *discussion* des questions portées au programme du Congrès.
2 heures 1/2 du soir. — Séance consacrée aux communications personnelles.
8 heures 1/2 — Grande conférence.

SAMEDI 6 AOUT.

9 heures du matin. — Séance consacrée à des communications.
2 heures 1/2 du soir. — Réunion particulière des Délégués des Sociétées de Géographie pour la discussion des vœux formulés au cours du Congrès.
4 heures — Séance de clôture. — Communication des vœux maintenus par le Comité des Délégués. — Désignation des villes où se tiendront les XIVe et XVe Congrès.
7 heures — Banquet offert par la Société de Géographie aux Membres du Congrès.

DIMANCHE, LUNDI & MARDI, 7, 8 & 9 AOUT.

Grande excursion à Dunkerque, Calais et Boulogne. — Réception par les Municipalités et les Chambres de Commerce. — Visite des ports. — Étude des industries locales.

QUESTIONS DE DISCUSSION.

I. — La colonisation française. — Son développement actuel. — Droits et devoirs de la Métropole.

II. — Les pays de protectorat. — Rechercher ce qu'ils ont été dans le passé. — Préciser ce qu'ils sont dans le présent. — Examiner ce qu'ils peuvent être dans l'avenir.

III. — Rôle des grandes Compagnies dans le développement de la colonisation. — Ce qu'elles ont donné dans le passé. — Services qu'elles pourraient rendre à l'heure actuelle. — (M. de Beugny d'Hagerue exposera l'état de la question).

IV. — Enseignement de la géographie et de la cartographie en France. — Programmes, méthode, résultats obtenus. — (M. Guillot, professeur au Lycée Charlemagne, exposera l'état de la question).

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LA FRONTIÈRE DE FRANCE

PAGE DE GÉOGRAPHIE MILITAIRE ÉCRITE PAR UN CIVIL

Il y a trois sortes de frontières : les frontières naturelles, les frontières artificielles, la frontière des langues.

Les frontières naturelles sont constituées par les montagnes ou les fleuves.

Il semble que, de ce côté, la France n'ait rien à envier aux autres nations ; par les Alpes, le Jura et le Rhin, la nature semble lui avoir créé un cadre géographique parfait.

Les hasards de la politique se sont mis en travers des vues de la Providence et ont brisé ce cadre.

Telle qu'elle est constituée aujourd'hui, la France n'atteint même pas la frontière des langues.

La frontière de langue française est marquée par une ligne passant au Sud de Dunkerque et d'Hazebrouck où l'on parle flamand, arrive à Menin, coupe en deux la Belgique en passant par Bruxelles, passe au Sud de Maestricht, entre Verviers et Aix-la-Chapelle, entre Arlon et Luxembourg, se prolonge au Nord de Metz jusqu'à l'extrémité des Vosges, suit la ligne des Vosges jusqu'à Belfort, coupe le Jura à Bienne, se prolonge en Suisse jusqu'à Fribourg qu'elle coupe en deux, franchit les Alpes bernoises en nous laissant une partie du Valais et aboutit enfin au mont Rose où elle suit la ligne de faîte des Alpes.

Nous allons voir maintenant que notre frontière réelle est loin de correspondre à celle des langues.

Elle part de la mer du Nord à quelque distance de Zuydcoote, court vers le Sud, touche aux dernières maisons d'Hondschoote, coupe l'Yser un peu en amont de Rousbrugge (Belgique), puis, suivant une ligne conventionnelle, elle vient rencontrer la Lys à Armentières. La rivière sert alors de limite entre la France et la Belgique jusqu'à Menin et reprend la direction du Nord passant par Warneton, Comines, Bousbecques. Une partie de la ville de Comines est même en Belgique. — A partir de Menin la frontière reprend la direction du S.-E., elle coupe l'Espierre au Nord de Roubaix, l'Escaut au Nord de Maulde, puis elle court parallèlement au fleuve jusqu'à hauteur de Condé, franchit alors la Haine, court parallèlement à l'Hogneau, puis le franchit pour laisser une partie de son cours à la Belgique, le franchit une seconde fois pour nous laisser ses sources ; passant un peu au Nord de Malplaquet, elle va couper la Sambre entre Jeumont et Erquelines. Elle entre alors sur le plateau des Ardennes, laissant à la Belgique les sources de la Grande-Helpe et celles de l'Oise. A partir de ce moment la frontière se dirige de l'Ouest à l'Est jusqu'à hauteur de Rocroy où elle reprend la direction du Nord parallèlement à la Meuse qu'elle longe à distance jusqu'au Nord de Charlemont et Givet. Elle coupe le fleuve et reprend, toujours parallèlement, la direction du Sud jusqu'au-delà de la Semoy, qu'elle coupe entre le village des Hautes-Rivières (France et de Bohan

(Belgique), laissant Bouillon à la Belgique ; elle prend ensuite la direction du S.-E. jusque vers les sources de la Chiers qu'elle coupe un peu en amont de Longwy, exactement à Mont-Saint-Martin, de façon à laisser les sources à la Belgique : à partir de ce point jusqu'au petit village de Villerupt, elle se continue à peu près en ligne droite, mais nous séparant désormais du Luxembourg.

Nous arrivons maintenant à la frontière franco-allemande. Elle se dirige vers le Sud parallèlement à la Moselle qu'elle franchit entre Novéant et Pagny, puis va directement rejoindre la Seille qu'elle franchit à Cheminot pour la longer à distance sur la rive droite jusqu'à Letricourt ; à partir de ce point elle longe la rivière jusqu'à Pettoncourt pour la franchir définitivement, laissant le cours supérieur à l'Allemagne. Elle se dirige alors vers le Sanon qu'elle coupe de façon à laisser à l'Allemagne la portion comprise entre les localités de La Garde et d'Avricourt ; puis elle va rejoindre le mont Donon à partir d'où les Vosges nous servent de limite jusqu'à la trouée de Belfort. Avant 1871, notre ligne frontière partant de Villerupt allait couper la Moselle jusqu'au Nord de Thionville ; puis, après avoir coupé la Nied, allait couper la Sarre un peu au Sud de Saarbruk pour aller rejoindre le Geisberg et de là la Lauter et le Rhin jusqu'à Huningue. A partir de ce point la frontière s'inclinait vers l'Ouest jusqu'à Delle, nous séparant de la Suisse.

C'est aussi à Delle qu'aboutit notre frontière rectifiée, partant du ballon d'Alsace et passant non loin de Montreux. De Delle, la frontière se dirige vers le Doubs qu'elle coupe à Bremoncourt de façon à laisser à la Suisse le coude de St-Ursanne, puis elle reprend le cours du Doubs qu'elle longe jusqu'aux Brenets, laissant à la Suisse la crête du Jura. A partir des Brenets, c'est cette crête qui devient frontière jusqu'aux sources de l'Orbe, lesquelles appartiennent à la France ainsi que le plateau des Rousses. La ligne reprend ensuite la crête du Jura jusqu'aux environs de Ferney où elle s'infléchit vers l'O. pour aller rejoindre le Rhône à quelque distance en amont du fort de l'Écluse. Le Rhône sert alors de limite jusqu'au lac de Genève. Telle est la frontière franco-suisse.

La frontière franco-italienne est formée en gros par les Alpes. La ligne part de St-Gingolph sur le lac de Genève, coupe la dent du Midi et va rejoindre la ligne de faîte du Mont-Blanc. C'est la ligne de faîte qui constitue la frontière jusqu'au sentier de Collalongua. Toutefois, il convient de remarquer que le col du petit St-Bernard a été attribué

entièrement à l'Italie à cause d'un couvent de religieux fondé jadis par la Maison de Savoie; de plus, l'Italie a reçu en partage les plateaux qui s'appuient sur le Cenis et dominent le passage en constituant une véritable place d'armes pour l'offensive italienne. A partir du sentier de Collalongua, la frontière court parallèlement à l'arête principale qu'elle laisse à l'Italie: elle coupe deux fois la Roya, de façon à nous laisser le plateau de Saorgio; puis, laissant toute la basse Roya à l'Italie, elle va rejoindre le ruisseau de St-Louis qu'elle suit jusqu'à la mer.

La frontière franco-espagnole est formée par la chaîne des Pyrénées; toutefois, elle ne suit pas toujours exactement la ligne de faîte. Le col de Belistre est bien coupé en deux, mais nous possédons tout le col de Perthus. La frontière atteint la Mouga qui nous délimite pendant cinq kilomètres, puis elle rejoint la crête, coupe la Sègre dont les sources restent à la France. Toutefois, dans la partie qui est française se trouve l'enclave de Llivia, restée espagnole et portant le titre de ville libre. L'enclave a 12 kilom. carrés. Le traité des Pyrénées cédait à la France 23 villages de Cerdagne, mais Llivia étant une ville ne fut pas comprise dans cette cession. Ce n'est pourtant qu'une bourgade aux rues étroites et sales. Nous avons aussi la vallée du ruisseau de Carol, affluent de la Sègre, dans laquelle débouche le col de Puymorens. La frontière coupe ensuite l'Ariège dont nous n'avons pas la source; le mont Vallier et le mont Calm sont à nous, le val d'Aran est à l'Espagne: puis la crête sert de nouveau de frontière jusqu'à l'Irati dont les sources nous appartiennent. Le val Carlos et la Haute-Nive sont à l'Espagne, en revanche nous possédons la ligne des Aldules.

Au point de vue d'une invasion possible, la France est exposée à l'attaque de trois pays: Allemagne, Italie, Espagne. Si nous voulons étudier les défenses de la frontière que nous venons d'exposer ici trois chapitres s'imposent: la défense du N.-E. contre une invasion allemande, la défense alpestre contre une attaque venue d'Italie, la défense pyrénéenne contre une attaque espagnole.

Défense du Nord-Est (1).

La frontière du Rhin qui était celle de l'ancienne Gaule romaine fut

(1) Pour cette étude, on consultera avec fruit l'Atlas militaire de St-Cyr (Niox) carte de la frontière du N.-E. ou encore l'Atlas général de Foncin, frontière du N.-E. (carte 95 de l'Atlas) — M. Barbier, secrétaire-général de la Société de géographie de l'Est a publié aussi une excellente carte de la frontière du N.-E.

perdue sous les successeurs de Charlemagne. Le traité de Verdun (1) en 843 donnait comme frontière, à la France de Charles-le-Chauve, la Meuse, la Saône et le Rhône.

Les traités de Westphalie nous rendirent la partie du Rhin comprise entre Bâle et Lauterbourg; le traité de Campo-Formio nous rendit l'intégrité de notre frontière.

Les traités de 1815 nous enlevèrent les conquêtes de la République et nous rendirent les frontières de Louis XIV légèrement diminuées.

Notre frontière n'en restait pas moins très forte, elle était pour ainsi dire inattaquable par la ligne du Rhin entre Bâle et Lauterbourg; la possession de Strasbourg nous ouvrait l'accès de l'Allemagne et nous permettait de gagner rapidement l'entrée des routes de la Forêt-Noiret

Une armée allemande devait toujours hésiter à pénétrer dans le long couloir d'Alsace avec l'éventualité de voir une armée déboucher sur ses flancs par les défilés des Vosges. Il lui fallait, en conséquence, prononcer son offensive vers le plateau lorrain.

Nous n'étions sérieusement menacés qu'entre le Rhin et le Luxembourg, et encore cette ligne était divisée en deux secteurs par le massif du Hardt âpre, où une armée trouve difficilement à vivre.

Cette disposition nous permettait de grouper nos forces en deux armées, l'une opérant le long du Rhin entre Wissembourg et Lauterbourg, l'autre dans la vallée de la Sarre, en face de la trouée de Sarrebruck qui nous ouvrait une large voie d'accès dans la direction de Mayence.

En arrière de Wissembourg et de Sarrebruck nous possédions d'excellentes positions défensives.

En effet, entre Strasbourg et Worms, la crête des montagnes s'éloigne du Rhin, mais des contreforts allongés se prolongent jusqu'au fleuve, mamelonnant le pays et offrant une série de positions défensives protégées par des forêts et des houblonnières.

En arrière de Sarrebruck viennent sur le plateau lorrain les hauteurs de St-Avold, de Forbach et de Spikeren qui dominent le cours de la Sarre et en arrière la côte de Delme qui découvre les vallées de la Nied et de la Seille.

Depuis le traité de Francfort notre situation a bien changé. Nous avons perdu le fossé défensif du Rhin, et, bien que nous possédions

---

(1) Verdun-sur-Doubs.

encore la crête méridionale des Vosges, cette ligne couvre mal notre territoire, car les Allemands possèdent des défilés qui permettent de tourner la position par le Nord. La ligne est, d'ailleurs, prise à revers par le plateau lorrain qui appartient aux Allemands. Le camp retranché de Metz porte l'offensive des armées allemandes jusqu'à Verdun et Montmédy au pied des Hauts de Meuse qui deviennent notre véritable frontière militaire.

Au Sud de la partie que nous venons d'étudier notre frontière est protégée par le Jura et la neutralité de la Suisse. Au Nord, elle est couverte par la neutralité du Luxembourg et de la Belgique.

Il ne faudrait pas avoir une confiance exagérée en la valeur des traités, surtout en ce qui concerne la Belgique, et il importe de prendre des mesures de défense de ce côté. La neutralité de la Suisse est beaucoup plus sûre en ce sens que ce peuple est capable de la défendre, et, d'ailleurs, le Jura forme de ce côté une barrière défensive de premier ordre que défendent les forts du Larmont, de Joux et des Rousses.

La partie de notre frontière largement découverte est donc celle qui s'étend de Delle à la mer

Toutefois, il est à remarquer que le théâtre d'opérations belge est séparé de la manière la plus nette du théâtre d'opérations alsacien-lorrain, par l'Ardenne et l'Eifél, plateaux qui isolent pour ainsi dire ces deux théâtres d'opérations entre Mézières et le Rhin, car il est bien difficile d'opérer en grandes masses sur ces plateaux dépourvus de ressources et de moyens de communication rapides.

Nous avons donc à étudier un front belge et un front allemand.

Front Belge (de Dunkerque a la Meuse).

Vauban avait assimilé cette frontière à une ligne bastionnée dont les bastions auraient été représentés par les places de Bergues, Lille, Valenciennes, Maubeuge, formant saillants. Les courtines étaient représentées par les intervalles séparant ces places et munies elles-mêmes de places de défense disposées en échiquier sur deux et trois lignes. Ce dispositif de Vauban assura la défense du territoire en 1712 et en 1793, il est devenu insuffisant avec les progrès de l'artillerie moderne.

Après la guerre de 1870 on dut se résigner à remanier tout le système défensif de notre frontière du Nord, et, tout en conservant

dans son ensemble le dispositif de Vauban, on se préoccupa de grouper les villes en les reliant par un système de forts détachés en constituant une série de vastes camps retranchés. On forma de la sorte cinq groupes dont les noyaux étaient Dunkerque, Lille, Valenciennes, Maubeuge, Mézières.

Ce système a été reconnu encore trop compliqué et actuellement la défense de la frontière du Nord repose tout entière sur deux grands groupes : Lille et Maubeuge.

Lille est considéré comme le grand centre d'approvisionnement de la région du Nord. On en a fait un vaste camp retranché qu'entourent les forts d'Englos, du Vert-Galant, de Bondues, de Mons-en-Barœul, de Sainghin et de Seclin. L'intervalle entre Lille et la mer est couvert en partie par la Lys et par la forêt de Nieppe. De plus, la Flandre maritime, située au-dessous du niveau de la mer, peut facilement être inondée. Ces inondations peuvent être obtenues entre deux marées, en ouvrant les écluses de mer ; mais comme le pays serait alors rendu stérile pour sept ou huit ans, il sera toujours préférable de recourir à l'inondation fluviale qui exige un délai de trois semaines.

Dunkerque n'est pas sans défense : la place est couverte du côté de l'Est par le fort des Dunes, le fort Louis, le fort Français et Bergues. En arrière, Calais bien protégé sur son front de mer par de fortes batteries de côte et par l'ouvrage des Noires-Mottes, entouré de plus d'une enceinte continue, offre un bon point d'appui pour la résistance.

Maubeuge ferme la trouée de la Sambre. Elle est protégée à distance par les forts de Sarts, de Boussois, de Cerfontaine, d'Haulmont. En arrière du camp retranché de Maubeuge se trouvent les positions faciles à défendre de la Grande-Helpe.

La trouée comprise entre les camps retranchés de Maubeuge et de Lille est couverte en partie par la forte position de la forêt de Mormal et aussi par les inondations qui peuvent être tendues dans les vallées de l'Escaut et de la Scarpe.

Au-delà de Maubeuge nous arrivons à la région de l'Ardenne. — En ce point, deux grandes trouées facilitent l'accès de notre frontière, celle de l'Oise et celle de la Meuse.

La trouée de l'Oise nous appartenait avant les traités de 1815 : elle était couverte par les places de Philippeville et de Mariembourg, qui nous ont été alors enlevées. De nos jours elle est protégée par un fort d'arrêt de premier ordre, celui d'Hirson.

La trouée de la Meuse est défendue du côté de la Belgique par les

positions de Givet et Charlemont et du mont d'Hours, mais peut être tournée par Vireux et les hauteurs de rive gauche de la Meuse, que défend mal la petite place de Rocroy. Mézières, sur la Meuse, constitue encore un centre de défense très important, mais qu'il conviendrait peut-être de renforcer encore, car cette ville semble un point de rassemblement tout indiqué pour une armée destinée à former la liaison entre les forces opérant sur le front belge et celles opérant sur le front allemand.

Il convient de remarquer qu'en arrière de ces places, coulant parallèlement à la frontière, se trouve une sorte de fossé qui offre une bonne position défensive et qui est formé par la Sormone, la Meuse elle-même et la Chiers. Mézières est à peu près sur la partie centrale de ce fossé.

L'objectif d'une invasion sera toujours Paris, en supposant forcée sur quelque point la frontière que nous venons d'étudier. Voyons donc où se porterait l'invasion.

La trouée de l'Oise comme celle de la Meuse viennent déboucher sur la falaise calcaire de La Fère et de Laon, où aboutirait aussi l'invasion partie d'Allemagne. Nous reportons donc au front allemand l'étude de cette partie de la défense.

Entre l'Oise et la mer s'étend d'abord le plateau de St-Quentin, véritable carrefour de routes (Escaut, Sambre, Oise, Somme), où se livrerait probablement une grande bataille, car il importerait à la défense de rester en possession de la ligne de la Somme.

En supposant cette ligne forcée, la défense trouverait encore de bonnes positions en avant de Paris, dans les hauteurs de Bray, en bordure du Thérain qui passe à Beauvais

Mais une armée d'invasion courrait quelque risque à suivre cette route du Nord sans s'être assuré au préalable la possession de la côte par où pourrait venir une attaque de flanc ; aussi, sans insister davantage, nous passons à l'étude du front allemand.

Front allemand (de la Meuse a Delle).

Une invasion venue d'Allemagne aurait à surmonter des obstacles de deux sortes : 1° naturels : 2° artificiels

Les obstacles naturels consistent en six soulèvements concentriques entre Paris et les Vosges. Ces soulèvements ont leur convexité

tournée du côté de l'Allemagne et forment comme autant de bastions très propres à la défensive.

Le premier obstacle est formé par un relief d'environ 150 mètres d'altitude qui longe la rive gauche du Madon, affluent de la Moselle. Ce relief est franchi par la Moselle au confluent des deux cours d'eau, à Pont-Saint-Vincent, et il s'épanouit alors entre Meurthe-et-Moselle pour former le plateau boisé de Haye.

Le second obstacle est formé par les Hauts de Meuse. On sait que la Meuse s'est frayé un passage au travers du plateau de l'Ardenne par un long et étroit couloir, dont la partie orientale est couronnée d'une sorte de plate-forme s'abaissant brusquement sur la plaine de Wœvre, qu'elle domine d'environ 150 mètres. Cette terrasse constitue les Hauts de Meuse. Elle est en partie boisée, domine la plaine avoisinante et constitue une excellente ligne de défense.

Le troisième obstacle est formé par les monts de Bairois, à l'Ouest de la Meuse, mais leur relief est peu accentué et ils ont une valeur stratégique beaucoup moindre. Le point important est la butte de Montfaucon, qui domine la route de Paris à Verdun.

Le quatrième obstacle est formé par l'Argonne. Il a beaucoup perdu de sa valeur défensive. Reposant sur un fond d'argile, il renfermait autrefois de nombreuses nappes aquifères superficielles, il était couvert de bois (la forêt d'Ardenne). Maintenant des travaux de drainage ont fourni aux eaux leur écoulement, la forêt a disparu. Le plateau est partout largement accessible au lieu de n'offrir de point de passage qu'aux cinq routes classiques : Chêne populeux, Croix-au-Bois, défilé de Grand-Pré, la Chalade et les Islettes, autour desquelles s'est déroulée la campagne de Valmy.

Le cinquième est constitué par le talus de Champagne pouilleuse : c'est un soulèvement calcaire qui a pour point de départ le plateau de la forêt d'Othe, entre l'Yonne et la Seine ; il se continue au-delà du fleuve jusqu'à l'Argonne, de Troyes à Ste-Menehould, étant traversé par l'Aube à hauteur d'Arcis, par la Marne à hauteur de Vitry-le-François.

Le sixième obstacle part du massif de Fontainebleau, entre l'Essonne et le Loing ; il longe la rive droite de la Seine entre Corbeil et Melun, puis, sous le nom de falaises de Brie, prend la direction du Nord. Les falaises sont coupées par la Marne entre Ay et Épernay, par la Vesle à Reims : la partie comprise entre la Marne et la Vesle s'appelle Rilly-la-Montagne ; elles sont enfin coupées par l'Aisne à Rethel ;

mais alors elles s'inclinent vers l'Ouest sous le nom de Hauteurs du Lannois, projetant la colline à pic qui supporte la ville de Laon. La ligne de hauteurs va mourir aux bords de l'Oise, dans les environs de La Fère.

Passons maintenant aux obstacles artificiels.

Il ne pouvait être question de fortifier partout : on n'a donc fortifié que deux grandes barrières, entre lesquelles existe une trouée avec deux couloirs, un au Nord, l'autre au Sud.

Première barrière. — Elle va de Verdun à Toul. Verdun est entouré à distance de forts et de redoutes réunis par des routes stratégiques et forme ainsi un camp retranché d'un périmètre de 44 kilomètres, très résistant. Il est entouré d'une double enceinte de forts détachés : 1° les forts de la Chaume, de Regret et de Dugny sur la rive gauche de la Meuse, ceux d'Houdainville, de Belrupt, de St-Michel et de Bellaville sur la rive droite ; 2° les forts de Marre, de Boisbourru, de Charnat, de Sartelles, de Landrecourt sur la rive gauche, ceux de Rozelier, de Moulainville, de Tavarnes, de Vaux et de Souville sur la rive droite. -- Toul forme aussi un camp retranché protégé par les forts de St-Michel, d'Écrouves et de Lucey au nord du canal de la Marne au Rhin, par ceux de la Justice, de Dongermain, de Blenod, du Tillot, de Dommartin, de Chaudeney, de Villers-le-Sec et de Gondreville au Sud du canal. Les deux places de Verdun et de Toul sont reliées par des forts distants les uns des autres au maximum de 14 kilomètres, parmi lesquels nous citerons ceux de Genicourt, de Troyon, du Camp des Romains, de Liouville, de Girouville et de Jouy.

Deuxième barrière. — Elle va d'Épinal à Belfort. A Épinal douze forts limitent un camp retranché de 43 kilomètres de tour : ce sont ceux de Bambois, des Friches, du Roulou, de Giraucourt, de Cauchey, d'Uxegney, de Longchamps, de Wœvre, des Adelphes, de Razimont et des Mouches, tous sur la rive droite de la Meuse. A Belfort la série de buttes aux escarpes rapides qui entourent la place ont été couronnées de forts qui sont, sur la rive droite de la Savoureuse, ceux de Giromagny, du Salbert, du Mont-Vaudois, du Bois de l'Oye : sur la rive gauche, en première ligne ceux de Vezelois, de Bezoncourt et de Roppe, en seconde ligne ceux de Bosmont, des Hautes et des Basses-Perches, de Bellevue. Les forts d'Arches, de Parmont, du Rupt, de Château-Lambert et du ballon de Servance forment liaison entre Épinal et Belfort.

La trouée entre les deux barrières n'est pas sans défense. Sans parler

de la forte position du plateau boisé de l'Haye, elle est couverte par le fort de Ste-Barbe, près de Pont-St-Vincent sur la Moselle, et par celui de Frouard.

Le couloir du Nord est défendu par les places de Longwy et de Montmédy.

Le couloir du Sud est protégé par le fort du Lomont.

A chacune de ces trois trouées est de plus opposé, en arrière, un groupe de défense de seconde ligne. Pour le couloir du Nord, nous avons le groupe de La Fère et Laon avec le camp retranché de Reims ; pour la trouée centrale le camp retranché de Langres, pour le couloir du Sud le groupe de Besançon. Langres et Besançon sont soutenus en arrière par le camp retranché de Dijon.

Groupe de La Fère et Laon.—Le camp retranché de La Fère est formé du réduit de la place entourée par les inondations de l'Oise et protégée en avant par les forts de Liez, de Vendeuil et de Mayot. Ces fortifications seront prochainement complétées du côté du Sud par les forts de Moureuil, de Jussy et d'Amigny en voie de construction. Le fort de Mont-de-Joie près de Crépy forme la liaison entre La Fère et Laon. Le camp retranché de Laon est formé de la ville qui domine la plaine du haut de son piédestal triangulaire : sa citadelle est réorganisée, et à l'angle occidental de la colline ou pointe St-Martin, comme à la pointe méridionale ou St-Vincent, s'élèvent plusieurs batteries. La défense est complétée par le fort des Bruyères qui domine la position de Craonne par les forts de Luniscourt, de la Malmaison et de Condé-sur-Aisne. Le fort des Bruyères forme la liaison avec Reims, vaste place d'approvisionnement dont le périmètre est de 64 kilomètres ! La ceinture de défense est formée par les forts de Chenay, de St-Thierry, de Brimont, de Fresnes, de Vitry, de Berru, de Nogent-l'Abbesse, de la Croix-de-Pompette et de Montbre.

Groupe de Langres. — Le camp retranché a pour réduit la citadelle, construite sur un promontoire rocheux qui domine de cent mètres la vaste cuvette où la Marne prend sa source. Il est protégé à grande distance par les forts de Plesnoy, de Monthaudon et du Cognelot tournés vers la vallée de la Saône, au Nord par ceux de Dampierre et de St-Menge, à l'Est par ceux du Diamant, du Buzon, de la Bonelle, de la Marmotte. Le camp retranché a un périmètre de 53 kilomètres et ne renferme pas moins de vingt-six villages !

Groupe de Besançon. — Le camp retranché a pour réduit la place, très forte par elle-même, dans la boucle du Doubs. Il est protégé par

les forts de Montfaucon, de Breville, de Fontain et des Buis sur la rive gauche du Doubs ; par ceux de la Planoise, de Rosemont, du Mont-Boucou, des Justices, de Châtillon et de Chailluz sur la rive droite. Son périmètre est de 44 kilomètres.

Groupe de Dijon. — Le camp retranché a 45 kilomètres de tour. Il est circonscrit par les forts d'Asnières, de Varoy, de St-Apolinnaire, de Sennecy, de Beauregard, de la Motte-Giron, de Saint-Afrique et de Hauteville.

Enfin, en arrière de cette double ligne de défense vient Paris.

La ceinture des anciens forts de Paris forme un circuit de 55 kilomètres. Ils constituent maintenant la deuxième ligne de défense. Ce sont, au Sud de Paris, les forts d'Issy, de Vanves, de Montrouge, de Bicêtre, d'Ivry et de Charenton ; à l'Est les forts de la Gravelle, de la Faisanderie, de Nogent, de Rosny, de Noisy et de Romainville ; au Nord ceux d'Aubervillers et de St-Denis ; à l'Ouest la forte position du Mont-Valérien.

La nouvelle enceinte a été reportée au delà de Versailles ; elle a un développement de 130 kilomètres et exigerait pour un investissement complet un effectif de 500,000 hommes.

Elle est formée, en commençant par le Nord, par les forts de Cormeilles, de Montlignon, de Domont, de Montmorency, d'Écouen et de Stains ; à l'Est par les forts de Livry, de Vaujours, de Montfermeil et de Chelles ; entre la Marne et la Seine par les forts de Noisy-le-Grand, de Villiers, de Champigny, de Sucy et de Villeneuve-St-Georges ; au Sud par les forts de Palaiseau, de Verrières, le fort de Châtillon ; à l'Ouest par les forts de Villeras, du Haut-Buc, de Saint-Cyr, de Marly.

Les chemins de fer jouent leur rôle dans la défense de la capitale : ils forment autour d'elle une triple ceinture renforçant la défense par une rapide concentration des troupes.

La première fait le tour de Paris dans l'intérieur de l'enceinte. C'est celui que les Parisiens appellent chemin de fer de ceinture.

La seconde sert à relier notre première ligne de forts, énumérer ces forts c'est énumérer presque toutes les stations ; c'est le chemin de fer de Grande-Ceinture.

La troisième constitue, à grande distance, le chemin de fer de Ceinture extérieure.

Pour l'étudier, partons d'Orléans ; la ligne va couper la ligne Paris-Vendôme à Voves, aboutit à Chartres, coupe à Verneuil la ligne Paris-Grandville, va rejoindre à Évreux la ligne de Cherbourg, passe à

Louviers, à Rouen ; de là, elle se porte sur Amiens, puis sur Tergnier où elle coupe la ligne d'Aix-la-Chapelle. sur Laon, Reims, Châlons, Troyes ; par Sens et Montargis elle va rejoindre Orléans, ayant accompli un circuit complet.

La Défense alpestre.

La partie septentrionale de notre frontière alpestre est couverte par la neutralité d'une portion de la Savoie

Lorsqu'en 1815, la Savoie se trouva rétrocédée au roi de Sardaigne, celui-ci, se trouvant trop faible contre la France, demanda que le Nord du territoire fût neutralisé et défendu, en temps de guerre, par les Suisses. Le Nord de la Savoie fut par suite neutralisé jusqu'à une ligne qui suit l'arète principale du Mont-Blanc jusqu'en face du col d'Ugine, au Nord d'Albert-Ville : elle traverse le col d'Ugine, le Sud du lac du Bourget et se poursuit jusqu'à St-Genix (Guiers, près du confluent du Rhône). La Suisse a la faculté d'occuper ce territoire en temps de guerre ; rien n'a été modifié à ces clauses par le traité de 1866.

Pour l'étude de la défense de cette frontière, il est nécessaire de rappeler quelques grands traits de géographie physique.

Les Alpes Grées (du Mont-Blanc au Cenis) n'offrent que deux routes d'accès sur notre territoire, la Tarentaise (haute vallée de l'Isère) par le petit St-Bernard et la vallée de l'Arly, la Maurienne (haute vallée de l'Arc) par le Cenis. Ces deux routes se réunissent à Chamousset sur l'Isère, mais sont séparées jusqu'alors par l'impénétrable massif de la Vannoise.

Les Alpes Cottiennes renferment les cols lesplus déprimés, les routes d'accès le plus facile, mais tous ces passages viennent se heurter au puissant massif de l'Oisans qui dérive l'invasion le long de ses flancs dans deux directions divergentes. La première par la Guisane, le col de Lautaret, la Romanche et le Drac, aboutit à Grenoble ; la deuxième suit la vallée de la Durance. Le point de séparation des deux routes est au confluent de la Guisane et de la Durance, c'est-à-dire à Briançon.

Les Alpes maritimes, en dehors du col de Tende qui ouvre l'accès de la corniche, n'ont que de mauvais chemins muletiers dont le meilleur est celui qui aboutit aux bains de Valdieri. Ils sont facilement défendables par des forces restreintes et débouchent dans les vallées sauvages de la Tinée et de la Vesubie.

On voit tout de suite que trois sections s'imposent, nous les appellerons de Savoie, de Dauphiné et de Provence.

Section de Savoie.

La route de la Tarentaise est défendue par le camp retranché d'Albertville. Il est formé du fort de Lesthal à l'entrée du col d'Ugine, des forts de Tamié et de Villars sur la rive droite de l'Isère. du fort du Mont-de-la-Roche et des batteries de Conflans entre l'Agly et l'Isère. La route de Maurienne est défendue par les forts de Lesseillon construits par le Piémont contre la France. Ils ne remplissent donc qu'imparfaitement leur rôle de défense contre l'Italie, mais les clauses du traité de 1860 nous interdisent d'améliorer ces ouvrages ; c'est pourquoi on en a élevé de nouveaux à la forte position dite du Télégraphe, à Saint-Michel. Ces forts commandent, en outre, le col du Galibier. Chamousset, au confluent des deux routes, a été transformé en camp retrauché. Entre l'Arc et la rive droite de l'Isère, il est protégé par les forts du Mont-Perchet, de la Tête-Noire et du Palais ; entre l'Isère et la rive gauche de l'Arc par les forts de Mont-Gilbert et de Placheux ; eufin sur la rive droite de l'Isère par le fort de Montplans.

Section de Dauphiné.

La route de Grenoblo par la Guisane et le Lautaret est défendue par la forte position de Briançon formant camp retranché. Ce camp est défendu entre Guisane et Durance (Claire) par le fort du Rocher-des-Olives et le fort Dauphin. Vers le col du mont Genèvre par les forts d'Anjou, des Trois-Têtes et de l'Infernet ; au Sud par le fort de la Croix-de-Bretagne ; à l'Ouest par les batteries de Notre-Dame-des-Neiges ; le canon de Briançon tient sous ses dépendances Bardonnèche en Italie. Grenoble qui vient en arrière de Briançon forme un vaste camp retranché au confluent des routes de la Tarentaise et du Lautaret. Il est couvert à grande distance par les forts de Saint-Eynard et du Bourcet sur la rive droite de l'Isère, par ceux du Mûrier, des Quatre-Seigneurs et de Montavie entre l'Isère et le Drac, par le fort de Comboire sur la rive gauche du Drac.

La route de la Durance peut être abordée par des couloirs latéraux autres que l'entrée principales du col de Genèvre que forme Briançon. Ces couloirs sont : 1° la vallée du Guil (col d'Abriès). Mais elle est

fermée par le fort Queyras et Mont-Dauphin, au confluent de la Durance : 2° la vallée de l'Ubaye (col de l'Argentière), mais elle est fermée par l'ensemble défensif de Tournoux et les ouvrages de Saint-Vincent au confluent de la Durance. La place de Sisteron a été maintenue sur le cours de la Durance dont la vallée encaissée forme, du reste, un long couloir dangereux et qui forcerait l'ennemi à un notable détour.

Section de Provence.

Les vallées de la Tinée et de la Vesubie sont particulièrement difficiles d'accès et dangereuses peur une invasion. De plus, au confluent de la Tinée et du Var se trouve le fort de Picciarvet, et entre la Vesubie et la Roya on a organisé les lignes de l'Aution. Elles sont formées d'une arête gazonnée, facile d'accès en venant de France, mais couverte du côté de l'Italie par des escarpements difficiles à franchir. Les sommets de la chaîne de collines sont pourvus de redoutes. — La route de la Corniche est défendue vers Nice par la position de la Turbie, au moyen du fort de la Rovèze, appuyé vers Monaco par les batteries de Forna et de la Tête de Chien. Le Var constitue en arrière une bonne ligne de défense ; et, en dernier lieu, le groupe de Toulon que nous étudierons plus loin en détail, ferme la route de la Corniche.

Le réduit central de la défense des Alpes, c'est le groupe de Lyon. C'est la seconde ville de France, un nœud stratégique de premier ordre, au confluent des trois grandes vallées Saône, Rhône supérieur, Rhône inférieur. Il couvre les principales voies d'accès du massif central. Son vaste camp retranché peut servir de point d'appui à de nombreuses armées opérant dans toutes les directions. Lyon est couvert à grande distance, entre le Rhône et la Saône, par les batteries de Sathonay et le fort de Vancia ; sur la rive gauche du Rhône par les forts de Bron, de Corbas, de Feyzin ; sur la rive droite du Rhône et de la Saône par les forts de Montcorin, de la côte Lorette, du Bruissieu, du mont Coindre, du mont Verdun. Plus au Sud, au-delà de Givors, le fort de Millory maîtrise la ligne de St-Étienne.

DÉFENSE PYRÉNÉENNE.

Ici encore il convient de faire au préalable un peu de géographie physique.

Le massif des Pyrénées est supporté par une table calcaire dont l'Ebre forme la bordure sur versant espagnol ; l'Adour, la Midouze, la Douze, le Ciron, la Garonne jusqu'à Toulouse, l'Hers, l'Aude formant bordure sur le versant français.

Sur versant français, en face de cette table calcaire, il s'en dresse une autre servant de support au massif central, c'est la région des Causses.

Entre les deux un creux, un couloir, c'est la vallée de la Garonne.

Considérons maintenant d'une manière plus particulière le massif pyrénéen : nous remarquerons d'abord qu'il a ses pentes rapides tournées du côté de la France, tandis qu'il s'abaisse en pentes douces ou par étages sur le veasant espagnol.

Après cela nous remarquerons que les Pyrénées, beaucoup moins hautes que les Alpes, sont autrement difficiles à franchir, c'est qu'en effet les cols y restent toujours très élevés. Dans la partie centrale on trouve à peine quelques mauvais chemins muletiers, comme le port ou défilé de Venasque, ou encore celui de Canfranc, qu'auraient suivi pourtant Abdérame et ses Sarrasins.

C'est seulement aux deux extrémités que la chaîne s'abaisse avec des cols très accessibles, où passent des routes carrossables. Tels le col de Belate pour la partie occidentale, ceux de Perthus ou de la Perche dans la partie orientale.

La porte occidentale ouvre accès sur la plaine de Gascogne et de la région des Landes.

La porte orientale ouvre l'accès de la plaine du Roussillon. Une remarque importante à faire c'est que cette plaine forme une sorte de monde à part. En effet, le soulèvement des Corbières s'incline franchement vers l'Est et vient serrer la côte de très près, formant avec elle un étroit défilé ; le défilé de Salses qu'une poignée d'hommes résolus pourrait défendre.

Ce défilé forme nos véritables Thermopyles contre une invasion venue d'Espagne.

Pour résumer, on voit que les Pyrénées constituent entre la France et l'Espagne une barrière extrêmement redoutable et pour ainsi dire infranchissable, sauf aux deux extrémités orientale et occidentale. Une armée d'invasion qui profiterait de ces couloirs viendrait se heurter à l'Ouest aux landes stériles de Gascogne ; à l'Est au massif rocheux des Corbières, puis au-delà aux causses arides des Cévennes. Ce double obstacle l'obligera à se replier vers Toulouse, qui se trouve au centre

de la longue bande de terrain fertile comprise entre le massif central et les Pyrénées.

Nous allons donc étudier successivement chacun des couloirs.

Couloir méditerranéen.

Deux routes y accèdent : celle de la Tech et du Têt. Celle de la Tech est protégée par le fort de Prats de Mollo et par celui de Bains. Le col de Pertus qui y débouche est défendu par le fort de Bellegarde. La route de la Têt où débouche le col de la Perche est beaucoup plus importante. Elle est défendue par Mont-Louis dans une très forte position, et en arrière par Villefranche. — Ces deux routes viennent confluer à Perpignan. Cette place de premier ordre n'a pas encore reçu tout le développement qu'elle comporte, mais on y travaille et Perpignan sera très prochainement un vaste camp retranché. En supposant les Espagnols maîtres de Perpignan, ils ne seraient pas encore très avancés, car ils seraient pris entre la mer et le rempart des Corbières et n'auraient pour issue que le défilé de Salses, défendu par un fort.

Couloir océanique.

Ici encore deux routes : 1° celle de Pampelune à Bayonne par le Bastan (col de Belate) ; 2° celle de Pampelune à St-Jean-Pied-de-Port par le col de Roncevaux. Mais entre deux s'intercale la haute vallée des Aldules, entièrement française, formant une sorte de citadelle menaçant le flanc de l'ennemi. Elle n'est pas suffisamment défendue, mais on va y travailler. Il faut convenir que tout ce coin de la frontière est mal protégé. Les places de Bayonne et de St-Jean-Pied-de-Port, qui commandent les deux routes d'accès ne sont pas à la hauteur des exigences modernes ; mais il est question de les transformer l'une et l'autre en camps retranchés.

Voilà, dira-t-on, de nombreuses défenses, et, qui mieux est, sérieuses. Qu'en sait-on ? Avec les progrès de la balistique, tel fort qui paraît devoir arrêter longtemps l'ennemi ne sera plus bientôt qu'un jeu d'enfant.

Aussi, en manière de conclusion, est-il bon de méditer les paroles suivantes, qu'un vaillant Amiral adressait un jour à la jeunesse de nos Lycées :

« Il est, à côté des frontières tracées par les diplomates, d'autres frontières plus sûres, le rempart de bras et de cœurs unis sous un même drapeau et une même discipline, dans un même sentiment d'amour du pays ».

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

PALERME

SOUVENIRS DE VOYAGE

Conférence faite à Lille par L. Quarré-Reybourbon,
Secrétaire-Général-adjoint de la Société de Géographie de Lille,
le 20 Mars 1892, avec de nombreuses projections.

Mesdames, Messieurs,

Nous ne venons point faire une conférence ; mais tout simplement vous communiquer un résumé de notes recueillies en voyage. La plupart des touristes éprouvent, çà et là, des impressions que d'autres n'ont point ressenties, voient les hommes et les choses sous un aspect qui leur est spécial et se trouvent en des situations par lesquelles d'autres n'ont point passé. C'est surtout au point de vue anecdotique et au point de vue de ce qui nous a été personnel que nous vous présentons ces souvenirs.

Nous avons fait notre excursion avec un aimable et savant compagnon de voyage, qu'il nous suffira de désigner sous le titre d'auteur de l'*Histoire de l'art dans la Flandre, l'Artois et le Hainaut*. Ensemble, nous avons voyagé ; ensemble nous avons admiré ; il y a jusqu'à un certain point, entre nous et lui, communauté de pensées et d'impressions dans les pages qui suivent.

Notre intention était de vous présenter aujourd'hui la description de l'ensemble de la Sicile ; mais à cause de l'étendue du récit et du grand nombre des projections, nous avons cru devoir ne vous donner communication que d'une partie de notre voyage. Nous ne vous entretiendrons que de la traversée de Naples à Palerme et de la description de cette dernière ville.

Après être resté environ huit jours à Naples, il fallut nous arracher à ce séjour enchanteur, le mardi 14 avril 1891 à cinq heures de l'après-midi.

Du pont du bateau à vapeur *Il Leone*, nous jetâmes un dernier coup d'œil sur le magnifique panorama que présente la ville, sur les hauteurs, les palais, les couvents, les bois qui l'entourent, sur le Vésuve à l'aigrette de flammes et de fumée, sur les rivages demi-circulaires où se voient les maisons blanches de Castellamare et de Sorrente, de Pouzzoles et de Baïes, et sur les îles d'Ischia, de Procida et de Capri. Bientôt, nous arrivâmes sous l'un des promontoires de cette dernière île; Naples disparut. nous arrivions en pleine mer. Le tangage ne nous fut point funeste ; et même pendant la nuit, moment où la mer fut un instant assez agitée, nous n'éprouvâmes ni l'un ni l'autre le malaise que ressentirent plusieurs de nos compagnons de voyage.

A la table présidée par le capitaine où nous prîmes place vers six heures, se trouvait à côté de nous un Italien qui nous avait déjà plusieurs fois adressé la parole d'une manière très aimable. Durant le repas, il nous dit qu'il était allé deux fois en France. Et comme nous lui demandions en quelle région il s'était rendu, il nous répondit que c'était à Lille. Nous lui dîmes que nous résidions en cette ville, et il nous fit connaître qu'il était le chevalier Moroni et qu'il avait reçu une médaille d'or pour la musique d'une cantate composée en l'honneur de Notre-Dame de la Treille. Mon compagnon de voyage se rappelait très bien l'exécution de cette cantate pour laquelle avait été formé un chœur de plus de deux cents voix avec le concours de célèbres chanteurs de Paris; il s'était plusieurs fois trouvé à Lille avec lui ; et il lui remémora diverses circonstances qui avaient marqué son séjour en cette ville. Le chevalier Moroni est aussi distingué comme homme que comme musicien : nous fûmes heureux de causer avec lui pendant la traversée.

A la même table se trouvaient deux voyageurs, en qui nous avions facilement reconnu des Français et avec qui nous avions échangé quelques mots. L'un âgé d'environ quarante ans, offrant, en sa tenue

et ses allures, les dehors de l'officier ; l'autre était un jeune homme de 23 à 24 ans, grand, svelte, blond, tout à la fois simple et distingué. Nous avions remarqué que le jeune homme avait un *guide*, relié en cuir de Russie et doré sur tranches, ce qui n'est pas ordinaire chez les touristes. Nous leur avions demandé s'ils avaient déjà voyagé, le plus âgé nous avait répondu qu'il était allé plusieurs fois en Algérie et le plus jeune qu'il avait déjà traversé le détroit de Messine. Réveillés de bonne heure le matin par le mouvement du navire et les plaintes de quelques-uns de nos voisins de cabine, nous montâmes sur le pont où nous trouvâmes les deux voyageurs français avec qui nous liâmes de nouveau conversation. Comme le jeune homme s'éloignait pour un instant, le plus âgé des deux lui dit au moment où il partait : Dans un instant, je serai près de vous, monseigneur. Ce dernier mot excita notre curiosité, et nous demandâmes si le jeune homme qui s'éloignait était un prince. — Oui, nous répondit-il. — Pourrions-nous savoir son nom? — Certainement, nous dit notre interlocuteur : c'est le prince Henri d'Orléans ! — Comment, nous écriâmes-nous, le prince Henri. Le voyageur déjà célèbre, qui a fait, sur les hauts plateaux de l'Asie centrale, dans le Thibet et dans l'extrême Orient, le voyage dont il a été si souvent question dans les journaux ! — C'est lui-même ! — Ah ! nous serons bien heureux de pouvoir, quand il remontera sur le pont, lui présenter nos hommages !... Hier, quand nous lui demandions s'il avait déjà voyagé, il nous disait qu'il avait traversé le détroit de Messine, et c'est le voyageur qui a fait en Asie des découvertes importantes, celui qui a été acclamé à Paris et en Russie ! Quelle modeste simplicité unie à un nom illustre et au plus grand mérite personnel !

Quelque temps après, le jeune prince revint. Et nous lui offrîmes nos sentiments de respect et d'admiration. Il nous répondit avec la plus gracieuse simplicité, en disant à peine quelques mots touchant son expédition en Asie. Lorsqu'il sut que nous étions de Lille et que nous faisions partie de la Société de géographie de cette ville, il nous dit qu'il connaissait cette Société, l'une des plus importantes de France, et qu'il s'était trouvé plusieurs fois avec son digne et aimable président, M. Paul Crepy. Le jeune prince Henri d'Orléans se rendait en Sicile, pour y voir le duc d'Aumale qui s'y trouvait dans l'une de ses propriétés. Et, en effet, lorsque nous arrivâmes dans la rade de Palerme, le petit yacht à vapeur du duc était là, attendant le prince et son compagnon de voyage. Avant de partir, ils nous serrèrent cordialement la main et nous assurèrent, à la suite de la demande que nous leur en avions

faite, que nous pourrions visiter les jardins du palais du duc d'Aumale qui sont l'une des curiosités de Palerme. La rencontre du prince Henri d'Orléans est certainement l'un des bons souvenirs de notre voyage.

Au moment où il nous quitta et où nous stoppions en rade pour attendre les barques qui vinrent chercher les voyageurs, il tombait une pluie torrentielle, de sorte que nous ne pûmes jouir du spectacle si beau que présentent le port et la ville de Palerme, sa célèbre conque d'or, ses bois d'orangers, de citronniers et d'oliviers, ses collines et surtout la *Monte Pellegrino* qui domine cette capitale de la Sicile.

La Sicile, au point de vue géologique, est l'extrémité de l'Italie; comme aspect, climat, végétation, population et monuments, c'est déjà la Grèce et l'Afrique. Les rivages de la mer Ionienne et cette mer elle-même offrent le ciel, les eaux et les sites de l'Attique et du Péloponèse. Sur les autres côtes et surtout dans les plaines et les vallées de l'intérieur la végétation est quasi tropicale : les hauts palmiers, les bananiers, la canne à sucre y croissent en pleine terre; le papyrus du Nil y incline sur les ruisseaux ses roseaux gigantesques. Nous y avons vu des giroflées hautes comme des arbustes, des orangers de la taille de nos grands arbres fruitiers, des forêts de citronniers, d'orangers, de lauriers répandant des parfums enivrants. Les terres, dès qu'elles sont ensemencées, produisent, presque sans être travaillées, de magnifiques récoltes; de nombreux troupeaux errent dans les pâturages et les montagnes. Çà et là des bancs de soufre qui forment l'une des principales richesses du pays. Et au-dessus de tout cela, le gigantesque Etna, le roi des volcans de l'Europe. Un grand nombre de peuples ont voulu établir leur domination en Sicile. Sans parler des populations primitives et des Sicules dont le souvenir est rappelé par les aventures des Dieux de la fable qui auraient eu la Sicile pour demeure, nous signalerons les Grecs, les Carthaginois, les Romains, les Ostrogoths, les Byzantins, les Allemands, les Angevins, les Aragonais, et bien d'autres qui se sont successivement établis en Sicile et dont plusieurs ont laissé dans les monuments des traces remarquables de leur séjour. Tout cela a donné et donne à la Sicile un caractère spécial, une véritable originalité. Quand on a visité l'ensemble de l'Italie on n'a pas une idée de la Sicile. Et pourtant beaucoup de voyageurs s'arrêtent à Naples et ne poussent point jusqu'en Sicile. Diverses raisons les en empêchent. La Sicile ne fait point partie de l'excursion classique réglementaire d'un

voyage en Italie, et l'on croit, grave erreur, qu'après Venise, Florence, Rome et Naples, on ne trouve pas à admirer à Palerme, Agrigente et Syracuse. D'autres se préoccupent de ce qui se raconte au sujet du peu de propreté des hôtels en Sicile ; sans doute, les *Albergi* n'y valent pas ceux de Naples, de Florence et de Milan ; mais ils sont loin d'être aussi désagréables que l'on veut bien le dire. Enfin quelques-uns redoutent les brigands et l'association autrefois puissante désignée sous le nom de *La Maffia* ; nous déclarons n'avoir rien vu ni rien entendu aux tables d'hôte où nous nous sommes trouvés avec beaucoup de voyageurs, qui pût nous faire croire qu'il y a quelque chose de sérieux dans cette dernière appréhension. Nous ne saurions trop conseiller à ceux qui font un voyage en Italie de réserver quelques jours pour faire une excursion en Sicile. Une semaine ou deux peuvent suffire.

Nous ne passâmes que deux jours à Palerme ; mais, à l'aide de voitures, nous pûmes facilement visiter les monuments de la ville et des environs. Les rues de cette ville sont étroites et tortueuses, à l'exception de deux artères principales, la traversant dans toute sa longueur, qui sont droites et assez larges. Une foule nombreuse et animée circule dans les rues ; on y remarque un grand mouvement de voitures, parmi lesquelles on distingue les charrettes des paysans et des marchands, petites boîtes carrées juchées sur de hautes roues jaunes et couvertes de peintures naïves et bizarres représentant des faits historiques, des aventures dont le sujet est emprunté aux romans du moyen-âge, aux légendes du pays et même assez souvent à l'histoire de Napoléon Ier et de Murat. Le palermitain passe indifférent devant ces charrettes qu'il est habitué à voir ; mais l'étranger les regarde avec intérêt.

Il y a dans les rues et sur les places de Palerme un grand nombre de statues, d'obélisques, d'édifices publics et de portiques en marbre blanc qui donnent à la ville un aspect monumental. Ce qui attire surtout l'attention ce sont les églises. Nous ne parlerons point des églises relativement modernes, telles que celles des *Jésuites* et des *Dominicains* et celles de *Sainte-Catherine*, de *Sainte-Marie Della Catena*, de *l'Olivella* et de *Saint-Joseph des Théatins*, remarquables par leur richesse et trop souvent par le luxe et la surcharge de l'ornementation de leurs autels et surtout de leurs plafonds. Ce qui mérite d'être étudié, ce sont les églises anciennes, où, sous une restauration moderne, on trouve de curieux et importants restes de l'architecture byzantine, des constructions arabes et du gothique des Normands.

L'église de *Saint-Jean des Ermites,* présente une grande coupole flanquée de quatre autres coupoles plus petites, le tout peint en rouge et complètement dans le style byzantin ; la partie de droite est formée du mur extérieur d'une mosquée arabe dont on visite les restes ; et on y voit en outre un cloître de l'époque de transition, où le roman et le gothique se mêlent avec des rangées de doubles colonnes, du plus beau caractère et de l'aspect le plus pittoresque.

La *Cathédrale*, élevée sur les ruines d'une basilique romaine dont les Sarrazins avaient fait une mosquée, a été construite en 1185 et restaurée vers 1450. La façade principale, qui est au sud sur un des grands côtés, offre un mélange de style normand et d'ornementation mauresque, avec un porche élégant à trois ouvertures et un feston servant de couronnement qui découpe ses dentelures sur le ciel ; la façade orientale est un riche spécimen d'architecture ogivale sicilienne ; la crypte avec ses deux nefs à arcs en tiers-point et les arcades aveugles de ses murs est une construction de la fin du XII[e] siècle. Malheureusement, un dôme du dix-huitième siècle gâte un peu ce magnifique ensemble qui présente un caractère, parfois disparate mais original, fantastique et imposant, et d'autant plus beau que la pierre et le marbre, au lieu de noircir, ont pris une nuance jaune très chaude. Le visiteur éprouve un véritable désappointement lorsqu'il pénètre dans l'intérieur de l'édifice ; les colonnettes, les ogives, les mosaïques ont disparu sous le plâtre, le crépissage et le badigeon dont les a affublés un architecte du XVII[e] siècle qui a transformé l'ornementation arabe et ogivale en une décoration de style néo-corinthien. Rien de plus désagréable que cette malheureuse transformation ; c'est à peine si l'on peut se distraire un peu de ce sentiment pénible en admirant la somptueuse chapelle de Sainte Rosalie, la patronne de la ville, et les riches tombeaux en porphyre ou en marbre blanc, de Constance de Normandie, du roi Roger III et des empereurs Henri VI et Frédéric II.

L'église de la *Martorana*, bien qu'elle ait été aussi modernisée en certaines parties, a conservé des restes plus importants de l'époque normande. A l'intérieur, entre l'église et le clocher, se voient de curieuses mosaïques du commencement du XII[e] siècle, représentant à droite le roi Roger, vêtu du costume byzantin et portant la dalmatique, couronné par le Christ, et à gauche le même prince comme fondateur de l'église, agenouillé aux pieds de la Sainte Vierge. Le campanile ou clocher présente quatre étages superposés, diminuant chacun en

largeur, dont les fenêtres et les colonnettes révèlent l'architecture ogivale normande de la seconde moitié du XIIe siècle.

L'édifice le plus important de la ville de Palerme, au point de vue architectural. est la *Chapelle Palatine*, qui se trouve dans le *Palais royal*. Ce palais, édifice du XVIIe siècle qui n'a conservé, de sa première construction, qu'une tour ogivale normande, où se trouve l'observatoire, renferme la chapelle dont nous venons de parler. Cette chapelle. fondée vers 1152 par le roi normand Roger, est toute resplendissante de mosaïques, de marbres et de pierres dures. Le plan est celui d'une basilique à trois nefs surmontée d'une coupole. Les arceaux retombent sur des colonnes de granit à chapiteaux dorés. Des piliers de marbre rouge alternent avec les piliers de granit. Au-dessus du maître-autel, apparaît, scintillant d'un puissant éclat, une mosaïque qui montre le Christ enseignant et autour les évangélistes et des anges sur les bords d'une arcade ogivale. C'est rude et incorrect, mais très grand. On y voit le mélange singulier du byzantin, de la décoration sarrazine et du style ogival. L'ensemble fait penser à l'Alhambra : et l'effet qu'il produit rappelle celui de la basilique Saint-Marc à Venise. Cette merveille fait tort aux appartements du palais royal, la salle du Parlement, la salle Pompéïenne, le salon chinois, les appartements privés, et même à la Chambre du roi Roger où se trouve pourtant une mosaïque ancienne représentant une chasse.

La ville de *Monreale*, située à 7 kilomètres de Palerme sur une colline de 350 mètres d'altitude et à laquelle on arrive par une route abondante en points de vue des plus pittoresques et des plus grandioses, offre des monuments très importants de l'époque normande. La *cathédrale* construite vers la fin du XIIe siècle, dans le même style mais en des proportions plus vastes que Saint-Marc de Venise, est un des édifices les plus remarquables de la Sicile. C'est le monument le plus curieux de ce mélange du style byzantin, de l'art sarrazin, de l'ogival normand et du gothique italien, dont nous venons de parler. Extérieurement, il rappelle la façade principale de la cathédrale de Palerme, mais avec une abside décorée d'arcatures ogivales et de mosaïques qui lui donnent un caractère tout particulier. L'intérieur long de plus de 100 mètres et large de 40, est divisé en trois nefs séparées par 18 colonnes de granit oriental, à chapiteaux en marbre blanc, qui sont pour la plupart monolithes et antiques. Des arcs lancéolés, du style ogival rappelant le style mauresque, retombent sur ces chapiteaux. A partir de ce dernier ornement, toutes les surfaces jusqu'au plafond, sont

couvertes de riches mosaïques représentant des scènes de l'Ancien et du Nouveau testament qui donnent à l'édifice une magnificence dont il est difficile de se faire une idée. Il y a 6,340 mètres carrés qui sont couverts de splendides mosaïques à sujets, sur fond d'or. Sur le fronton de l'arc qui sépare la nef du chœur, on remarque la Sagesse de Dieu, adorée par les anges saint Michel et saint Gabriel. Au fond de l'église, dans la demi-coupole de l'abside centrale est une figure colossale du Christ d'un effet puissant ; au-dessous, la vierge, des anges et des saints. Dans les absides latérales, sont les figures aussi plus grandes que nature de saint Pierre et de saint Paul, qui semblent vouloir rivaliser avec les plus belles statues de l'antiquité. Les autels, les stalles en bois, les tombeaux et les détails de l'ornementation sont intéressants quoique relativement modernes. Les plafonds, avec leurs poutres en or et en couleur sont de notre siècle ; mais ils s'harmonisent assez bien avec les mosaïques des artistes du XIIe siècle.

A quelques pas de la cathédrale, s'élève l'immense abbaye des *Bénédictins*. On y visite avec intérêt des restes de mosaïques et d'édifices du XIIe et du XIIIe siècle ; on y jouit, de la terrasse, d'un splendide panorama ; mais ce qu'on y admire, c'est le cloître, avec ses 216 colonnes aux fûts et aux chapiteaux variés à l'infini, avec son travail d'une élégance et d'une délicatesse qui ont été rarement atteintes. La célèbre *Merveille* du Mont Saint-Michel ne surpasse pas le cloître des Bénédictins de Monreale.

En revenant de Monreale, nous nous fîmes conduire à la villa *Tasca*, célèbre par sa végétation tropicale et par ses magnifiques plantations d'arbres ; à la *Ziza*, petit monument dans le style des chambres mauresques de l'Alhambra, où se trouve une source dont l'eau descend sur des gradins de marbre ; à *la Cuba*, monument analogue à demi en ruine comme le précédent, et enfin au couvent des *Capucins*. Le cimetière de ce couvent est une curiosité visitée par tous les voyageurs, mais bien lugubre : on y voit plus de 8,000 cadavres desséchés, encore revêtus d'habits, attachés ou couchés le long des murs, avec de petits cartons offrant le nom de la personne et la date de la mort. Il semble que ces yeux vides regardent celui qui les contemple et qu'on lise une pensée, une expression, sur les ossements de chacune de ces milliers de têtes. On a apporté les morts dans ce cimetière, depuis 1624 jusqu'en 1883.

Notre visite dans les jardins de la villa du duc d'Aumale fut plus gaie. Le duc, qui se trouvait à Palerme en ce moment, était souffrant

et son neveu le prince Henri était absent au moment où nous nous y présentâmes. Mais l'ordre avait été donné de nous laisser voir les jardins : et nous pûmes visiter une partie de ce parc immense situé à une extrémité de la ville, qui ne renferme pas moins de 50 hectares, et admirer ses plantations d'orangers et de citronniers, ses hauts rosiers taillés comme les buis et les ifs en nos jardins, ses lilas, ses palmiers grands comme nos arbres de haute futaie Nous avions regretté de ne pas rencontrer le prince Henri à la villa : nous regrettâmes plus encore de ne pas nous être trouvés à notre hôtel, lorsqu'il voulut bien y venir et nous y laisser sa carte.

Sans rappeler ici les promenades que nous fîmes à la *Marina* et le long des deux ports, à la *villa Flora* et au *jardin botanique*. nous signalerons quelques-uns des objets les plus remarquables du musée national. Les salles consacrées à la peinture sont loin d'offrir l'importance de celles que l'on admire à Florence, à Rome et dans quelques autres villes de la Péninsule ; mais mon érudit compagnon de voyage y trouva encore quelques œuvres de peinture de l'École flamande primitive. Voici les notes qui se trouvent sur son carnet de voyage :

« Le musée de Palerme renferme un certain nombre de tableaux
» qui se rattachent à l'histoire de l'École flamande primitive. Dans la
» salle de *Romano*, les N°s 47, 50 et 51 présentent les portraits de
» trois saints, l'un pape, l'autre cardinal et le troisième évêque, qui
» proviennent de l'ancienne église des Jésuites et qui sont de la main
» d'Antonello de Messine. Ces trois portraits peints sur fond d'or,
» offrant tout à la fois de la vigueur et de la finesse, d'un coloris
» chaud et d'une teinte presque ambrée, sont conçus dans la manière
» et dans la gamme de tons du flamand Jean Van Eyck. Ce sont, parmi
» tous les tableaux d'Antonello de Messine que nous avons vus, ceux
» qui établissent le mieux que ce peintre a étudié les œuvres de
» l'auteur de l'*Adoration de l'Agneau*.

» Nous signalerons, dans la salle des Écoles diverses, les N°s 58 et
» 160, deux *Adorations des Mages* qui nous ont rappelé les Van
» Orley du musée de Bruxelles, le N° 61, *Pieta*, d'une exécution très
» fine et de tons très clairs, qui semble être du milieu du XVIe siècle,
» et le N° 64, autre *Pieta*, qui paraît appartenir à l'École de Roger
» Van der Weyden. Ce dernier tableau a beaucoup souffert.

» Le trésor du musée de Palerme est la petite salle où se trouvent
» les dons du prince Malvagna. Le N° 55, tableau représentant *La*
» *Vierge et l'Enfant Jésus*, se rapproche, surtout par le coloris, de

» l'École de Van Eyck. Le N° 58, consacré au même sujet, est attribué » à Memlinc. Le type de la Vierge et plusieurs têtes d'anges font » penser à ce maître ; mais l'ensemble et surtout le coloris permettent » de mettre en doute cette attribution. Quoi qu'il en soit, c'est une » œuvre de mérite.

» La perle du cabinet Malvagna et du musée de Palerme est le petit » triptyque conservé sous verre, sur un meuble, dans le fond de la » salle. La partie centrale représente la Vierge portant l'Enfant Jésus : » assise sur un trône orné de toutes les richesses du style ogival » flamboyant de la dernière période, Marie est revêtue d'une robe » rouge et ses longs cheveux blonds flottent sur ses épaules ; l'expres- » sion de la figure est d'une admirable suavité. Rien de plus pieux, de » plus délicat. A ses pieds chantent plusieurs anges aux têtes ravis- » santes, groupe charmant qui n'est peut-être pas complètement » exempt de recherche. Sur l'un des volets Sainte Catherine » tenant un anneau et sur l'autre Sainte Dorothée portant des cou- » ronnes de fleurs, aussi avec quelques anges qui attirent le regard. » Le délicieux paysage, formant le fond, est exécuté avec une finesse » qui rend utile l'emploi de la loupe. On a attribué longtemps cette » œuvre à Jean Van Eyck, dont le coloris est tout autre ; on lui a » donné pour auteur Jean de Maubeuge, qui jamais n'a atteint l'éclat » et la finesse que l'on admire dans cette peinture. On n'y trouve point » la précision et la simplicité de Memlinc ; mais l'œuvre semble appar- » tenir à son école. Elle nous a rappelé les plus belles miniatures du » *Bréviaire Grimani*. Sur l'extérieur des volets sont représentés » Adam et Ève au moment du péché originel ; Adam a passé son bras » autour du cou d'Ève ; celle-ci tient à la main le fruit défendu. Le » Paradis terrestre est désolé par une affreuse tourmente : c'est une » page d'un grand caractère, aussi énergique que l'autre est char- » mante. Le triptyque du prince Malvagna est incontestablement l'une » des œuvres les plus finies et les plus brillantes de l'École flamande » du commencement du XVIe siècle, époque à laquelle, selon nous, il » a été exécuté. On s'est demandé si l'auteur de ce tableau ne serait » pas Corneille Engelbrechtsen. »

Le musée de sculpture est très intéressant à visiter. Après avoir signalé dans la première cour, comme souvenir, la colonne élevée en 1737 sur l'emplacement où ont été enterrés les Français massacrés aux vêpres siciliennes, nous rappelons qu'on y trouve des statues en marbre, des terres cuites, des mosaïques et un grand nombre d'autres

objets de provenance grecque ou phénicienne, que l'archéologue voudrait avoir le temps d'étudier en détail. Peu de monuments antiques sont aussi beaux en eux-mêmes et aussi importants pour l'histoire de l'art que les métopes de Sélinonte qui sont conservées dans la salle de ce nom. Malgré l'état assez fruste dans lequel elle se trouvent, ces métopes peuvent donner une idée de la perfection avec laquelle les artistes grecs sculptaient leurs bas-reliefs. Les trois plus anciennes, qui représentent un quadrige, Persée tuant Méduse et Hercule, datant du VIe siècle avant notre ère, révèlent un caractère archaïque, mais un goût déjà sûr : les quatre autres, consacrées aussi à des sujets mythologiques et datant du Ve siècle avant Jésus-Christ, dénotent un progrès remarquable ; elles se distinguent par la vérité, le fini, la noblesse et l'élégance. Les métopes de Sélinonte sont rangées parmi les morceaux les plus remarquables de la sculpture grecque. Des restes de couleur prouvent qu'elles étaient polychromées comme l'ensemble des temples de la Sicile : le savant archéologue Hittorf l'a établi d'une manière indiscutable.

Nous avons étudié avec soin ces chefs-d'œuvre, qui permettent de se faire une idée de la perfection à laquelle l'art était arrivé à Sélinonte ; nous n'allâmes point en cette ville, où, en dehors de quelques colonnes mutilées, plus rien n'est debout.

Outre les monuments que nous venons de décrire, il y a à Palerme, un certain nombre d'édifices et de promenades qui donnent à la ville un remarquable caractère. Tels sont les portiques et les statues des Quatre cantons dans le Corso Victor Emmanuel, la porte Felice sur le quai, la porte Neuve, la porte Garibaldi, un remarquable théâtre dont la construction n'est pas achevée, et la villa *Julia* avec ses magnifiques jardins.

Par son site, par son aspect, par ses monuments anciens et ses édifices modernes. Palerme doit être rangée au nombre des villes les plus intéressantes qu'un touriste puisse visiter..........

Je termine, Mesdames et Messieurs, en vous remerciant de la bienveillante attention que vous m'avez accordée. Si je me suis trouvé au-dessous de tant d'autres conférenciers qui m'ont précédé à la Société de géographie, je vous prie de m'excuser eu égard à ma bonne volonté.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1892.

Excursion à Ypres.

26 Mai 1892.

Le 26 Mai 1892, nous partions, au nombre de trente-deux personnes, sous la conduite de MM. Fernaux et Godin, visiter Ypres et ses environs. *Dix* dames, ni plus ni moins, faisaient partie du groupe. Nous arrivions à Ypres vers huit heures et demie du matin, mis en belle humeur par les promesses d'un ciel splendide, non moins que par la gaîté exubérante et communicative dont quelques-uns d'entre nous s'étaient déjà mis en frais.

Ypres, au point de vue du décor, ne répond pas d'abord à notre attente (je n'ai pas besoin de dire que la plupart d'entre nous n'avaient jamais vu cette ville, située à trente kilomètres de nos portes). N'étaient les restes de fortifications qui lui conservent encore un cachet moyen-âge, Ypres ressemblerait au premier coup-d'œil à n'importe quel grand village moderne. La station est des plus humbles ; il est vrai que pour un dimanche elle est à peu près déserte, aussi bien que la place avoisinante. La grande rue qui s'ouvre droit devant nous (rue des Bouchers), offre à peine une ou deux maisons anciennes, qui tranchent par leur aspect sur la monotonie correcte et banale des autres constructions. L'herbe pousse entre les pavés, et les gens regardent, du seuil de leur porte, cette invasion de la ville par « la Société lilloise », comme on nous appelle.

Hâtons-nous d'arriver à la place Centrale, celle qui résume en elle-même toute la beauté d'Ypres, et toute sa grandeur disparue.

Grâce à sa forme irrégulière, grâce aussi à la variété architecturale des maisons qui la bordent, avec leurs façades en brique rose et leurs vieux pignons hispano-flamands en forme d'escaliers, cette place à elle seule mériterait mieux qu'un rapide examen, mais ce qui la rend particulièrement inoubliable, ce sont les édifices publics dont elle est entourée, c'est avant tout cette merveille architecturale, ce magnifique monument d'art, d'histoire et d'archéologie qu'on appelle « les Halles d'Ypres ».

Les Halles offrent, suivant Schayez, « le type le plus parfait et le plus noble du style ogival primaire appliqué aux constructions civiles ». Elles ont la forme d'un vaste trapèze dont le côté principal est situé sur la place (140 m. de développement). Cette façade est percée de deux rangs de fenêtres en ogives, et ornée de belles statues représentant la série des comtes de Flandre, depuis notre Lydéric jusqu'à Charles-Quint. A chaque extrémité s'élève une tourelle, et au milieu un grand beffroi carré, flanqué également de tourelles, et surmonté comme celui de Gand d'un dragon doré qui reluit au soleil.

L'énorme beffroi de pierre se dresse à 70 mètres dans l'espace, avec un caractère grandiose et imposant. De toute sa masse et de toute sa hauteur, il semble écraser l'édifice qui lui sert de soubassement, en même temps que son ombre gigantesque

suffirait à couvrir la place entière étendue à ses pieds. Sévère et orgueilleux contemporain des gloires du passé, il semble, le front dans le ciel, attendre et présager d'impossibles renouveaux, au milieu de cette cité déchue sur qui tout à l'heure la mort va descendre. Et c'est, dans le morne silence de ces rues où presque seuls nous passons, quelque chose d'étrange et d'une infinie tristesse, que le tintement fêlé de son carillon, pareil à ces voix de vieillards radoteurs et pourtant aimés, qu'on écoute sans trop les croire, avec une sorte de pitié attendrie.

L'intérieur des Halles est désert ou à peu près. J'y suis retourné seul, un jour de semaine : je m'y serais cru dans un cloître ; sous ces voûtes aux piliers trapus, dans ces grandes salles dallées qui pouvaient à peine, au XIV[e] siècle, contenir la foule des drapiers, le pas du visiteur sonne aujourd'hui mélancoliquement ; je me trompe : dans la galerie prenant jour sur la place, cinq ou six marchandes de légumes avaient dressé leur étalage, attendant pendant de longues heures la pratique avec une patience digne d'un meilleur sort.

L'étage supérieur renferme deux salles immenses, dont la première a été récemment décorée de belles fresques par le peintre Pauwels. L'œuvre de cet artiste retrace, dans leur ordre chronologique, depuis le début du treizième siècle, la plupart des événements historiques dont Ypres a été le témoin. L'élément populaire, et surtout bourgeois, y tient naturellement une grande place. L'intensité de vie y est remarquable. Tout cela est traité d'une touche large et aisée qui n'exclut pas la grâce : témoin certaines figures de femmes, d'une expression et d'une pureté charmantes.

L'artiste qui avait été chargé de la décoration de la seconde salle (coutumes et cérémonies yproises), est mort malheureusement avant d'avoir pu terminer son œuvre. Cependant les ébauches que nous possédons de lui, saisies comme à l'improviste dans la fantaisie vivante de l'inspiration, n'en ont pas un moindre intérêt artistique. Sous la raideur primitive et archaïque des personnages, sous les tonalités volontairement éteintes du fond, au point que ces peintures ont été prises par quelques-uns d'entre nous pour de vieilles tapisseries flamandes, on devine un chaud tempérament de coloriste. Que deviendront ces lambeaux d'une œuvre incomplète ? Pieusement respectés jusqu'à ce jour, survivront-ils à l'artiste, ou bien, l'homme après l'œuvre, la Mort stupide aura-t-elle tout brisé d'un coup ?

La salle des échevins, qui fait suite, est un véritable bijou tant par ses décorations anciennes ou modernes, que par sa belle cheminée en marbre blanc due à un artiste bruxellois. Le temps, ou plutôt l'espace, me manque pour m'y arrêter.

De la Halle aux Draps nous visitons successivement la splendide Cathédrale gothique, Saint-Martin, avec sa rose flamboyante et ses bois précieusement sculptés, — puis le Musée, assez disparate, qui occupe le premier étage de la Halle aux Viandes, autre édifice de style ogival très remarquable avec sa jolie façade à deux pignons. Je renverrai, pour tout ce qui concerne ces monuments, aux livres de MM. Schayer, Lambin, Van Bemmel, mais surtout à l'œuvre magistrale de M. Vandenpeereboom, auteur de la belle collection des Ypriana. On pourra d'ailleurs consulter avec fruit l'intéressante notice écrite par un de nos confrères anonymes, — universitaire distingué, — à la suite d'un voyage fait à Ypres par notre Société en 1888 (1).

L'histoire de la ville est des plus saisissantes. Elle offrirait un remarquable sujet d'études au savant, non moins qu'au philosophe un long thème de méditation sur la fameuse « vicissitude des choses humaines ». A quelle époque faut-il faire remonter

(1) 1888. II. 317.

sa fondation ? Les chroniqueurs ne le disent pas positivement. Cependant, dès le XIIe siècle, nous savons qu'elle jouait en Flandre un rôle prépondérant. En 1168, les comtes de Flandre y font construire un manoir féodal et accordent à la commune ses chartes et lois écrites. La population y est nombreuse et industrieuse, comme le prouvent le grand nombre de corporations qui y florissaient alors. D'immenses faubourgs entourent l'agglomération urbaine, faisant d'Ypres une cité considérable, même avant Gand et Bruges, ses rivales de l'avenir.

Au siècle suivant la commune est à l'apogée de sa grandeur et de son opulence. Elle jette les fondements de son beffroi et de sa halle aux draps. Les fortifications nouvelles que Fernand de Portugal y fait élever ne contiennent pas, — s'il faut en croire certains chroniqueurs, — une agglomération moindre de 200,000 habitants. En même temps, les échevins acquièrent le droit de battre monnaie, interviennent de la façon la plus libérale et la plus hardie (en 1253 !) dans les questions de l'enseignement populaire, réglementant et surveillant la fabrication de la draperie; qui atteint à cette époque une prospérité à peine croyable. Des privilèges commerciaux accordés aux drapiers d'Ypres, en Angleterre, en Germanie, en France, l'Yper et l'Yser canalisés jusqu'à Nieuport, favorisent et facilitent l'exportation de ces draps magnifiques, « renommés en tous pays de chrétienté et même par delà les mers ». En un mot, la prospérité et l'opulence de la commune sont telles alors, que les échevins peuvent, avec le seul concours de leurs drapiers, faire achever la Halle aux draps, « le monument civil le plus gigantesque de la Flandre ancienne et moderne », selon M. Vandenpeereboom.

A partir de cette époque, Ypres voit sa grandeur décliner. Les rivalités avec Gand et Bruges, les agressions fréquentes des rois de France, et plus encore les discordes entre concitoyens. ne tardèrent pas à paralyser la grande industrie locale.

En 1383, une attaque dirigée contre Ypres par les Anglais et les Gantois fut repoussée par les milices de la ville. Malheureusement, la population avait été décimée et les faubourgs rasés pour la défense de la place ; les travailleurs, appelés par le roi d'Angleterre, allaient, de plus, porter à l'étranger l'industrie et la richesse du pays. C'était la fortune même et comme le palladium de leur cité qui s'éloignait avec eux.

Agitée par les troubles de la Réforme, occupée tour à tour par les iconoclastes qui ravagent les églises, et par le duc d'Albe qui y brûle les iconoclastes, ralliée de nouveau aux protestants en 1578, durement châtiée par Alexandre Farnèse qui la reprit en 1584 après un blocus de huit mois, Ypres ne tarda pas à tomber en « ruine et povreté ». En 1584, sa population était réduite à cinq mille habitants !

L'Espagne chassée des Pays-Bas. ce fut la France qui vint l'y remplacer ; Condé, puis Turenne, prirent la ville et la perdirent successivement. Devenue française par le traité de Nimègue, elle fut rétrocédée à l'Autriche après les guerres désastreuses qui marquèrent la fin du règne de Louis XIV.

Assiégée de nouveau par les armées de la Révolution, Ypres fut, en 1794, annexée à la France, jusqu'à ce que les traités de 1815 vînssent nous l'enlever définitivement.

Ypres a été démantelée en 1854, comme insuffisante pour la protection du pays. On sait d'ailleurs que les préoccupations de la défense, en Belgique, se portent aujourd'hui sur des régions toutes opposées ; la Flandre compte à peine, heureusement pour elle, dans l'hypothèse d'un conflit international.

Elle semble cependant protégée, de notre côté du moins, par une sorte de barrière naturelle. L'existence des étangs de Zillebeke et de Dickebusche, situés au Sud-Est et au Sud-Ouest, permet en effet, non seulement d'approvisionner d'eau la ville, mais encore de tendre devant elle une immense nappe d'inondation. Mais ce

moyen héroïque coûterait fort cher et serait aujourd'hui peu réalisable, le volume d'eau des étangs diminuant de plus en plus par suite de leur envasement continu (1).

De tous les ouvrages formidables élevés jadis à grands frais autour de la ville, il reste une partie du mur d'enceinte que la main seule du temps attaquera désormais, et de larges fossés conservés pour fournir une eau potable (?) aux habitants de la contrée.

Une promenade ombragée de beaux arbres a été pratiquée autour de la ville, pour la plus grande joie des bonnes d'enfants, des rentiers et des pêcheurs à la ligne. Le décor y est des plus séduisants, et fait pour tenter le pinceau du peintre et de l'aquarelliste, avec ses tons de pierre usés et jaunis où se mêle la rouille des végétations parasites, le vert foncé des feuillages et la pâleur des eaux changeantes. Enfin, sur la surface de ces étangs autrefois témoins de tant de luttes meurtrières, de beaux cygnes au col neigeux glissent majestueusement, comme un emblême à la fois glorieux et pacifique. Ypres, qui les entretient à ses frais, ne fait que suivre en celà l'exemple de bien d'autres villes voisines, qui ont pour ce bel oiseau un véritable culte, facile à retrouver dans les légendes, dans l'histoire, et jusque sur ces enseignes naïves qui ornent la porte des vieux cabarets flamands.

Déchéance politique, déchéance économique, les deux se touchent. L'ancienne capitale du Westland, si prospère, si florissante au Moyen-Age, en est venue à n'avoir plus qu'une industrie rudimentaire, réduite pour ainsi dire aux arts de première nécessité.

La plupart des industries qu'elle possédait il y a trente ans à peine (brasserie, distillerie, rubannerie, rouennerie, tannerie, etc.), ont aujourd'hui presque complètement disparu. Seule, l'industrie dentellière a pu maintenir à peu près intacte son ancienne prospérité, et c'est pendant la semaine un spectacle assez curieux que celui des jeunes filles yproises, rangées au seuil de leur maison, et tout entières occupées à ce travail agile et délicat.

Les rapports de la Chambre de Commerce d'Ypres ne sont que de longues doléances, d'autant plus amères et plus désespérées que le mal semble plus difficilement remédiable. D'ailleurs ils trouvent eux-mêmes un écho, au point de vue économique et financier, dans les rapports publiés annuellement par le collège échevinal sur l'administration de la ville.

Joignez-y la plaie de la dépopulation, attribuable tout à la fois à des causes hygiéniques et économiques, sur lesquelles il serait trop long d'insister ici, et vous aurez une idée des fléaux sous lesquels succombe depuis des siècles cette malheureuse cité. La « misère d'Ypres » aujourd'hui, pour me servir de l'énergique expression populaire, n'est pas une moins terrible faucheuse d'hommes que ne le fut la « Mort d'Ypres » (la Peste), à cette sombre époque du Moyen-Age.

L'esprit public, d'ailleurs, semble en avoir pris son parti avec une résignation toute fataliste.

Et cependant, comme le remarque, dans un travail technique sur la ville d'Ypres, un de ses ingénieurs les plus distingués : « Partout autour, en Flandre, règnent l'activité et l'aisance : Roulers, Iseghem, Courtrai, Ostende, se sont relevés et prospèrent ; Nieuport même semble près de toucher au but, Bruges se réveille et s'agite, assaille les pouvoirs de ses plaintes, et, par un suprême effort, prépare sa

---

(1) L'étang de *Dickebusche* est une vaste mare assez peu pittoresque et assez insalubre d'ailleurs, situé à la base limoneuse du *Kemmelberg*. Nous avons visité l'un et l'autre. Je crois inutile d'en parler ici, me contentant de renvoyer à la notice publiée en 1888 dans notre Bulletin, et à laquelle j'ai fait allusion plus haut. 1888. II, p. 317.

régénération prochaine. Ypres seule reste impassible. Se drapant dans le souvenir de son grand passé, si brillamment mis en lumière par Vandenpeereboom, elle semble se complaire dans une longue inaction, et s'oublier dans une sorte de contemplation mystique de ses vieux monuments. A voir la résignation de l'antique cité, et son impuissance à secouer sa torpeur séculaire, on dirait que ses luttes mémorables pour l'indépendance et la liberté au Moyen-Age, et sa prodigieuse activité industrielle à la même époque, ont à jamais appauvri son sang et épuisé ses forces ».

...... La contemplation mystique de ses vieux monuments! De fait, aucune ville peut-être, en Flandre ou ailleurs, ne conserve pour les moindres vestiges de son passé un orgueil plus ingénu, une plus fervente et plus filiale vénération, — sentiments par malheur tout platoniques la plupart du temps, car il ne dépend pas que de ses échevins, trop pauvres, hélas, d'embellir et de restaurer comme ils le voudraient la physionomie de leur chère cité. Tradition écrite ou coutume invétérée dans le sang du peuple, monument, légende ou relique d'art, chose vivante ou inanimée, tout ce qui se rattache aux gloires d'autrefois est conservé par eux avec un soin jaloux. Je parlais tout à l'heure, à propos des remparts, des oiseaux sacrés qui en accomplissent lentement le tour, gardant la ville assoupie dans je ne sais quel cercle enchanté qui fait penser à quelque vieille légende de « Belle au bois dormant ». Si Ypres a ses cygnes comme Bruges, elle a comme Venise, ses colombes préférées, nourries aux frais de la commune et habitant les Halles. Eles nichent là, parmi les pierres des tourelles gothiques ou le bois vermoulu des charpentes, familiarisées depuis longtemps avec le carillon ; comme lui, en effet, ne sont-elles pas l'âme de cette vieille demeure dont elles égaient la mélancolie ? Plusieurs fois par jour, de la boulangerie située en face des Halles sort un roucoulement bien compris des gracieux oiseaux, et c'est par milliers qu'on les voit, quittant leur logis aérien, se précipiter à cet appel dans la rue, pour y becqueter l'orge dorée ou le noir sarrazin.

Ce culte touchant est fait de reconnaissance : on conte en effet que, lors du blocus de la cité par Alexandre Farnèse, des colombes se laissèrent employer docilement à échanger avec d'autres villes alliées des messages, qui permirent aux assiégés de se renseigner sur les mouvements de l'ennemi et de prolonger ainsi la résistance.

C'est à une circonstance presque analogue qu'est due la vénération des Yprois pour N.-D. de Thuine, dont on célèbre périodiquement le jubilé par des processions et des prières publiques. Jamais autel ne fut plus fêté, plus décoré de fleurs et d'ex-voto. que celui de la grande image miraculeuse, qui, placée sur le rempart au siège de 1383, glaça par son seul aspect le courage des assaillants et rendit aux siens la victoire.

Ai-je besoin de rappeler ici. à nous Lillois, le terrible et majestueux Goliath, véritable beffroi ambulant, que les habitants d'Ypres promènent, en toute occasion, à travers les rues de leur cité ? L'imagination enfantine du peuple, pour qui ces sortes de fantoches ont été créés, mesure volontiers à leur taille la valeur de ses héros. A ses proportions gigantesques et inusitées, on devine quel orgueil les Yprois ont mis en Goliath, et combien ils se sentent, eux et lui, supérieurs aux autres hommes en noblesse héréditaire. Ne raillons pas : cet enthousiasme des Flamands d'aujourd'hui pour tout ce qui rappelle à leurs yeux les gloires de leur chère cité, indique à la fois des âmes très naïves et très généreuses ; il est l'expression d'une forme spéciale de patriotisme, la manifestation dernière et touchante de la piété d'une race, et comme l'adieu d'une vertu qui s'en va.

Le caractère des Yprois est probe, calme, laborieux, sympathique. On retrouve à Ypres ce type souvent dépeint du Flamand un peu lourd (bos suctus aratro), lent

dans ses allures et sobre de paroles, mais excellent par le cœur, et aussi par le jugement. La population ouvrière s'y distingue par un air, je ne dirai pas d'aisance, mais de propreté, de modestie, de pauvreté digne et résignée. La jeunesse riche, celle à qui la difficulté de s'employer chez elle fait de nombreux loisirs, y est par cela même éclairée autant et plus que dans nos grandes cités industrielles.

Un des traits qui m'ont le plus frappé dans le caractère des Yprois, comme dans celui des Flamands en général, c'est leur religiosité. Les images de saints sont fréquentes dans les rues d'Ypres, et non moins fréquentes les marques de respect qu'on leur témoigne au passage. Entrez dans une église, un jour d'office, vous y pourrez voir des hommes, des jeunes gens, des vieillards, prier les bras étendus en croix, avec une ferveur toute....... espagnole. Ce n'est pas en effet une des moindres traces laissées en Flandre par la domination étrangère, que cette ardeur dans la foi religieuse, qui s'accorde du reste fort bien avec le loyalisme de la race et sa fidélité aux anciennes traditions.

Tout est patriarcal à Ypres : patriarcal, l'hôtelier-chef de cuisine de « la Châtellenie » (hôtel recommandé), qui vient, son large tablier sur le ventre, s'informer auprès de ses hôtes si tel plat servi à table leur agrée, non sans y mêler quelques réflexions amères sur la décadence de l'appétit en France ; patriarcal, le bon sacristain à la mine fleurie, joyeuse et enluminée, qui nous promène à travers la cathédrale ; patriarcale la bibliothèque, bien pourvue d'ailleurs, où la confiance dans la probité du lecteur est telle, que chacun y peut à son aise entrer, prendre un livre, s'installer ou sortir sans être astreint à aucune formalité ; patriarcale enfin l'hospitalité, qu'on y pratique avec une extrême bonne grâce. C'est ainsi, à en croire Mme Caroline Popp, femme du monde et journaliste, qu'il s'y donne rarement un dîner, une soirée, un bal, sans qu'on y fasse chercher et reconduire ses invités en voiture !

Et les noms des rues, quel saveur de terroir ! Comme ils portent bien le cachet de leur origine flamande et populaire !

Promenez-vous au hasard à travers la ville, et abandonnez-vous aux idées riantes que ne manqueront pas de susciter en vous les noms des rues recueillis au passage : rue du Violon-d'Or, rue de la Porte-d'Or, rue des Roses, rue de l'Étoile, rue du Paradis, rue des Vierges, rue aux Trèfles, rue au Beurre, rue des Plats, rue de la Bouche, rue des Veaux, rue de la Meute, rue des Chiens (de même, à Gand, à Bruges, à Anvers, un grand nombre de rues portent des noms d'animaux). N'est-ce pas qu'on croirait, en les lisant, cheminer dans un rêve très doux et très enfantin, et qu'en tout cas celà repose des noms prétentieux, abstraits, insipides, toujours les mêmes d'ailleurs, étalés sur les rues et sur les boulevards de nos Chicagos modernes ?

Les plaisirs des Yprois sont peu variés. C'est ainsi qu'on va, le dimanche, écouter sur la grand'place, autour du kiosque érigé à cet effet, la « fanfare catholique » de la ville ou la musique régimentaire du 3me de ligne, chercher, par delà les fortifications, un peu d'ombre et de fraîcheur au bord des eaux mélancoliques, ou bien voir parader la garde civique sur la « Plaine d'Amour », autrement dit le Champ-de-Mars. Heureux peuple, chez qui le métier des armes n'éveille que des idées pacifiques et riantes, et qui n'a pas encore conçu entre Mars et Vénus la possibilité du divorce ! Quand je vous disais que les mœurs à Ypres n'avaient rien que de patriarcal !

Il se pourrait du reste qu'il y eût là une intention malicieuse. Pourquoi non ? Les Portugais, toujours gais, appellent bien par antiphrase leurs cimetières des *Plazeres* (lieux de plaisir).

Ypres a encore ses fêtes locales, ses jubilés, ses concours de joueurs de boule,

d'archers et d'arbalétriers, qui attirent dans ses murs la population rurale des environs. Qu'est-ce que cela pourtant auprès des grandes réunions populaires du Moyen-Age, où, des fenêtres de l'Hôtel-de-Ville, bougmestre et échevins voyaient défiler sous leurs yeux, drapeaux déployés et trompettes sonnantes, plus de deux cents confréries étrangères, gildes, corporations, frairies, serments, sociétés de tir et chantres de rhétorique, — auprès de ces concours glorieux auxquels prenaient part les chanteurs, poètes ou clercs du beau savoir, car toutes les communes flamandes, de même que jadis les cités grecques, avaient leurs fêtes de poésie et d'éloquence ! Aujourd'hui les sociétés étrangères, et même les touristes isolés, ne viennent que bien rarement à Ypres ; il est vrai que la ville fait assez peu pour les attirer. Abstention regrettable, non seulement pour elle, mais pour nous étrangers, qui nous privons ainsi par ignorance du spectacle de tant de chefs-d'œuvre placés à nos portes, alors que nous allons en admirer bien loin qui ne les valent pas. Plus connue, Ypres deviendrait un lieu de pèlerinage pour les archéologues et pour les artistes de l'Europe entière, car ce n'est pas sans raison qu'on a pu la comparer, sous le rapport de la conservation, à Bruges et à Nuremberg, ces « Pompéi du Moyen-Age ».

C'est à regret qu'on se sépare d'Ypres, pris comme on l'est par le charme de paix religieuse et de mélancolie qui se dégage de cette ville. Comme ces vieilles personnes dans les yeux de qui on a cru lire le reproche muet de leur abandon, elle laisse en vous un souvenir triste où il entre comme un remords. Et il y a quelque chose de ce sentiment dans le regard d'adieu jeté sur elle par le voyageur, lorsqu'après avoir franchi, — à pied, — l'enceinte des murailles, et les étangs qui l'enveloppent de leur solitude glacée, et les champs où ne monte aucune voix humaine, il se retourne, et du haut de la route contemple encore longuement, longuement, une hautaine silhouette qui s'efface dans les brumes du soir......

G. Houbron.

EPHÉMÉRIDES ÉTRANGÈRES & COLONIALES DE L'ANNÉE 1891.

JUIN.

4 Juin. — Prusse. — Le Landtag vote en troisième lecture le projet du gouvernement concernant la restitution au clergé catholique des sommes qui avaient été confisquées pendant le Kulturkampf. Par là finit la lutte, déjà fort atténuée, entre le Gouvernement et l'Église catholique.

10 Juin. — Panama. — Instruction ouverte contre M. de Lesseps et les administrateurs du Panama.

11 Juin. — Italie. — Naples. Éruption du Vésuve.

— Afrique portugaise. — La Chambre des Pairs, par 83 voix contre 6, adopte la convention anglo-portugaise concernant le Mozambique et modifiant au Nord du Zambèze et au Manica le tracé de la frontière par la convention du 20 août 1890.

12 Juin. Autriche. — Le Reichsrath adopte en troisième lecture le projet concernant l'entrée de Trieste dans le système douanier général, à dater du 1er Juillet, et donne son assentiment au rattachement de Fiume au système hongrois.

— Chalcidique. — Un incendie détruit complètement le célèbre monastère du Mont Athos.

13 Juin. — Suisse. — Bâle. Un pont s'est écroulé sous le train à Mönchenstein, première station sur la ligne du Jura. Il y a un certain nombre de morts et beaucoup de blessés.

14 Juin. — Turquie. — Soulèvement de la tribu des Assyrs, la plus importante et la plus turbulente de l'Yémen.

15 Juin. — Tahiti. — Mort à Papeete du roi Pomaré V. Par une déclaration du 29 Juin 1880, il avait remis à la France le gouvernement et l'administration de ses États, et n'avait conservé que le titre de roi.

18 Juin. — États-Unis. — Incendie détruisant la moitié de la ville Seabright (New-Jersey). Le feu a été mis par un ivrogne.

19 Juin. — Belgique. — Mort de l'explorateur belge du Niger, Adolphe Burdo.

23 Juin. Golfe de Benin. — Décret portant création au Benin d'un bataillon de tirailleurs haoussas, provisoirement à deux compagnies.

25 Juin. — Hongrie. — La Chambre des Députés adopte en troisième lecture les projets relatifs au rachat par l'État du chemin de fer hongrois et du chemin de fer de l'État austro-hongrois.

30 Juin. — Danemark. — Arrivée à Copenhague de l'escadre française de l'amiral Gervais.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

Les explorations anglaises sur les frontières de l'Inde. — Dans les régions frontières de l'Inde, les Anglais se proposent d'agir sur plusieurs points dans le cours de l'année 1892. M. Conway doit explorer les montagnes et les glaciers de la chaîne encore peu connue du Karakoroum. De l'autre côté de l'Himalaya, une autre expédition visitera les monts des Abor, situés au nord-ouest

de Sadiya, et tâchera de résoudre définitivement la question du San-po, encore controversée malgré les dires plus ou moins sûrs du poundit K-P (Kinthurp). Le lieutenant Colomb, parti de l'Assam, doit traverser les monts Palkoï et pénétrer dans la région arrosée par l'Iraouaddi, qu'il remontera jusqu'à Bhamo ; son but est double : rechercher les sources encore inconnues de l'Iraouaddi ; étudier les meilleures voies de communication à établir entre l'Assam et la haute Birmanie. Enfin, le lieutenant Ehlers a entrepris de traverser les États Chans pour pénétrer dans le Siam.

(*Annales de Géographie*).

AFRIQUE.

Écho de la mission Méry. — Dans une lettre écrite à M. Georges Rolland, l'explorateur Méry arrive aux conclusions suivantes :

Le débouché naturel du Soudan central est par l'Aïr : là est la clef commerciale qui doit nous ouvrir ces vastes et riches contrées. Pour l'atteindre, la nature nous a frayé une voie directe le long de l'Igharghar, au travers des grandes dunes, dans ces splendides gassi où vous trouverez un terrain solide et régulier, sans pentes sensibles ni travaux d'art, avec un ballast inépuisable.

Mes observations à cet égard confirment les indications de la mission Flatters, et j'ai pu constater combien vous avez eu raison de choisir ce tracé, allant de Ouargla vers Amguid (ou passant un peu à l'est de ce point), pour se diriger vers l'Aïr. Je considère, au contraire, les projets de l'ouest comme impraticables à cause des masses de dunes qui couvrent les régions à traverser, et comme sans intérêt en raison de l'insuffisance du trafic soudanien dans cette direction.

La mission Mizon. — Voici comment le *Bulletin de l'Afrique française* apprécie les résultats obtenus par le lieutenant de vaisseau Mizon :

« Grâce à cette intrépidité dont il a donné tant de preuves au cours de son exploration, M. Mizon a pu franchir en quatre mois les neuf cents kilomètres qui séparent Yola de l'île de Comasa, où il a rejoint les postes français. Il n'avait comme escorte que huit nègres, des Pahouins, paraît-il, et dans ce parcours à travers une région complètement inconnue, il a non seulement résolu le problème géographique relatif à la séparation du bassin du Niger du bassin du Congo, mais encore conclu avec les chefs indigènes des conventions qui limitent la colonie allemande de Cameroun et dès maintenant, empêchant son extension vers l'intérieur, nous laissent le champ libre pour la conquête du Tchad.

La mission Monteil. — Le commandant Monteil est membre correspondant de la Société de Géographie de Lille. On n'était pas sans inquiétudes sur son sort, vu l'absence de nouvelles. Nos lecteurs seront heureux d'apprendre que le hardi explorateur est en bonne santé et que tout lui fait présager un heureux résultat dans sa tentative de pénétration vers le Tchad.

On sait que le commandant Monteil a pour mission de traverser la boucle du Niger et d'explorer la région qui s'étend de Say sur le Niger à Barroua sur le lac Tchad.

Le commandant Monteil a atteint, au mois de janvier, Kano, ancienne capitale

du Sokoto, et il est en route pour Kouka, ville importante du Bornou, située à toute petite distance du lac Tchad.

Les nouvelles du commandant Monteil sont parvenues au Ministère des Affaires étrangères par l'intermédiaire de notre Consul à Tripoli. Sa lettre était datée de Kano.

Les études que M. Monteil a pu faire sur la situation commerciale des régions qu'il a traversées lui ont permis d'écrire qu'il ne faut pas attacher une trop grande importance à la valeur économique de Tombouctou, qui ne vit que par les caravanes du Maroc et de Ghadamès, et par où est exportée une partie du sel saharien destiné aux populations de la boucle du Niger.

Une lettre du commandant Monteil. — Le journal la *Politique coloniale* publie une lettre très intéressante du commandant Monteil en date du 6 janvier 1892 :

« Say, enfoncé dans les champs de mil, est une ville relativement grande ; il existe un marché ; mais il n'a pas l'importance qu'on lui attribue en Europe ; on y trouve peu de marchandises européennes, le cours du Niger en aval étant peu facilement navigable. Néanmoins on peut prévoir que ce sera un marché d'avenir.

» Nous fûmes très bien reçus du roi de Say qui nous engagea à séjourner longtemps chez lui pour nous reposer, mais je préférai me remettre en route sans perdre trop de temps. Trois routes se présentaient à nous pour nous conduire au lac Tchad, la première faisant un crochet dans le Sud était fort longue ; fort longue aussi la seconde faisant un crochet dans le Nord ; nous nous décidâmes pour la troisième qui était directe, mais qui passait au milieu de populations, pillant et rançonnant les caravanes. Notre ami, le roi de Say, nous en détourna, mais j'étais pressé d'arriver au but. A la fin d'août nous traversons le Niger et nous voilà entrés bravement dans ces terribles pays qui ont nom : Guerma, Maouri et Kabbi.

» Tout d'abord, tout alla bien et nous pûmes gagner Dosso, capitale du Guerma, sans encombre, mais non sans des vols continuels faits presque sous nos yeux, avec une audace incroyable. L'on m'a pris ainsi un paquet contenant une tenue complète de capitaine et du linge de corps. A Dosso, l'accueil ne fut pas mauvais. Le roi de ce pays de brigands est un brave homme ; très simple, mais malheureusement sans grande autorité ; nous étions obligés de veiller une partie de la nuit, armés jusqu'aux dents, pour surveiller notre petit camp.

» De Dosso, nous nous dirigeons sur Ginouaé, capitale du Maouri ; c'est dans ce trajet que nous avons eu le plus à souffrir. A Torso, nous avons failli employer nos armes pour passer. Nous parvînmes ensuite à Ginouaé où nous fûmes bien accueillis.

» Nous nous dirigeâmes ensuite sur Argoungou, capitale du Kabbi. Rien de saillant dans ce trajet, si ce n'est la traversée d'une rivière qui avait débordé dans la plaine et qui avait 12 kilomètres de largeur. Les bagages furent embarqués sur des pirogues, mais Badaire dut la passer avec les animaux du convoi. Cette opération dura six heures ; il fut, par endroits, obligé de se mettre à la nage. Nous perdîmes deux bourriquots qui se noyèrent.

» Argoungou est une grande ville située sur les bords de la rivière Mays N'kabbi. C'est une sorte de place forte placée à l'avant-garde du pays qui est constamment en guerre avec l'empire de Sokoto. La ville de Sokoto, vers laquelle nous marchâmes ensuite, est à 12 kilomètres de la capitale du Kabbi ; nous y arrivâmes vers le milieu d'octobre. C'est une très grande ville, avec une enceinte de murs en terre ; la plus grande partie de l'intérieur de la ville est occupée par des champs de

mil. Le commerce est nul. Les habitants, ruinés, comme partout, par la peste bovine, sont dans la plus grande pauvreté. Lamédioulbé, le sultan de Sokoto, fut enchanté de notre arrivée qui lui avait été annoncée; des bruits venus de fort loin lui avaient appris que nous faisions voyage dans le but de lui rendre visite et il nous reçut tout à fait bien. Après plusieurs jours de repos à Sokoto, nous partons pour Kano, distant de 20 journées de marche. Nous passons d'abord à Zaouna, chef-lieu de la province de Zamfara, et le 25 novembre nous entrions à Kano.

» Kano est bien plus important que Sokoto. Entourée d'une enceinte de huit mètres de haut, la ville est construite de grandes maisons carrées en terre, avec des rues larges et propres. On a de l'eau en abondance.

» Le marché est très important; on y trouve en très grand nombre les marchandises européennes les plus diverses. Il y a beaucoup de traitants arabes de Constantine, de Tunis et surtout de Tripoli. C'est le point terminus des caravanes venant de la Méditerranée et passant par Koukaoua et Zinder.

» Laissez-moi jeter maintenant un regard en arrière pour apprécier, en peu de mots, les résultats de ce que j'ai fait.

» J'estime qu'au point de vue politique, ma venue ici et le long séjour que j'y ai fait n'auront pas été inutiles, car j'ai pu me rendre un compte exact des ressources et des débouchés de cette immense place commerciale.

» Tout se tient, d'ailleurs, dans le réseau de relations dont j'ai couvert les pays que j'ai parcourus, et j'ai mis tous mes soins à étudier à fond les ressources et les besoins. Tout le commerce de la boucle du Niger doit être à nous, si nous savons nous appuyer sur les marchés de San, Bobo-Dioulassou, Ouoroukuoy, Dory et Say; nous avons là, vous le voyez, un vaste champ d'initiative.

» Mais il faut à tout prix que nous ouvrions la voie du fleuve de Ségou à Say, et cela sans se préoccuper outre mesure de notre établissement à Tombouctou qu'on peut ajourner sans difficultés.

» Je me suis attaché à déterminer les centres où nous devions tout d'abord nous établir. Les routes de terre que devront emprunter nos caravanes peuvent être considérées comme parfaitement jalonnées, et partout j'ai laissé la porte grande ouverte derrière moi.

» Je puis répéter ce que je vous disais au départ : tout ce qui sera possible sera fait. Rien ne m'a rebuté, ni mauvais vouloir, ni vexations. J'ai réussi partout à me faire accepter et surtout respecter. Jamais je ne suis sorti d'un village qu'au grand jour, la tête haute et même aux jours les plus sombres, je n'ai jamais quitté le terrain que maître de la situation. Beaucoup de besogne est faite, mais il y en a encore beaucoup à faire! Je vais partir ces jours-ci pour Kouka ».

AMÉRIQUE.

Un nouveau passage à travers le continent américain. — Une découverte intéressante, non seulement au point de vue géographique, mais plus encore au point de vue économique, c'est celle qu'a faite récemment l'explorateur Carlos Fry d'un passage très court à travers le continent sud-américain. Pourvu d'une route, ce passage, qui va de Chancahuayo au Pichis, un des tributaires navigables du Haut-Amazone, réduirait de trente jours à quatre ou cinq seulement le voyage de Lima aux ports de l'Amazone. Ce serait donner une grande valeur et un développement considérable à la région intérieure du Pérou, une des zones les

plus riches du monde, mais aussi une des moins exploitées faute de moyens de communications, que de se servir de ce passage pour établir une route, ce qui, paraît-il, serait chose facile.

(*Annales de Géographie*).

OCÉANIE.

Exploration à l'intérieur de l'Australie. — Un explorateur, M. Lindsay, vient de publier le résultat de son voyage au travers du grand désert de Victoria en Australie.

M. Lindsay et ses compagnons ont exécuté un voyage de 560 milles (900 kilom.) à travers un pays sans eau où il ne semble pas qu'il ait plu depuis deux ans. La région est extrêmement aride, mais il est toutefois impossible de lui donner le nom de *désert*, car elle est plus ou moins couverte de fourrés (le *bush* australien) et d'arbustes et on y trouve sur un nombre considérable de milles une forêt de gommiers, atteignant de 12 à 15 mètres d'élévation, qui s'étend jusque sur l'Australie du Sud. De loin ces arbres ont un aspect charmant; approche-t-on, on retrouve le même caractère d'aridité que dans le reste du pays; le spinifex, des fourrés inutiles, voilà ce que porte le sol.

La région n'est pas déserte; elle est habitée par des indigènes qui tirent leur provision d'eau des racines de l'arbre appelée *mallee*. Seuls, les indigènes peuvent reconnaître les arbres de cette espèce qui contiennent de l'eau pure; ils se procurent l'eau qui leur est nécessaire en l'exprimant des racines du *mallee*.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Le commerce extérieur de la France. — L'*Officiel* publie les chiffres du commerce extérieur de la France, pendant les cinq premiers mois de l'année 1892.

Les importations se sont élevées, du 1er janvier au 31 mai 1892, à 2.210.334.000 fr., et les exportations à 1.430.746.000 fr.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

Importations.	1892	1891
Objets d'alimentation	808.987.000	573.684.000
Matières nécessaires à l'industrie	1.035.869.000	1.048.188.000
Objets fabriqués	305.019.000	257.812.000
Autres marchandises	60.459.000	49.767.000
Totaux	2.210.334.000	1.929.451.000

Exportations.		
Objets d'alimentation	314.782.000	289.614.000
Matières nécessaires à l'industrie	283.088 000	272.024.000
Objets fabriqués	709.307.000	755.111.000
Autres marchandises	123.569.000	103.217.000
Totaux	1.430.746.000	1.419.217.000

Ces chiffres indiquent une grande amélioration dans l'état de notre commerce.

Le mouvement maritime du Havre en 1891. — Nous empruntons les renseignements suivants au rapport de la Chambre de commerce du Havre :

Entrées : Les entrées, pendant l'année 1891, ont été de 2,732 navires et 2,561,440 tonneaux, ce qui représente une augmentation de 72 navires et de 221,839 tonneaux sur l'exercice précédent, les entrées de 1890 ayant été de 2,660 navires et 2,339,601 tonneaux.

Les vapeurs français et étrangers entrés, en 1891, représentent ensemble, 2,212 navires et 2,184,145 tonneaux, contre 2,178 navires et 2,079,019 tonneaux entrés en 1890, soit une augmentation de 44 navires et de 105,127 tonneaux.

Les voiliers français et étrangers qui, en 1890, représentaient 482 navires et 260,583 tonneaux, représentent en 1891. 510 navires et 376,295 tonneaux, soit une augmentation pour l'année dernière de 28 navires et 115,712 tonneaux.

Sorties : En 1891, les sorties ont été de 1,602 navires et 1,570,196 tonneaux, contre 1,591 navires et 1,618,849 tonneaux en 1890, donnant des différences en plus de 11 navires et en moins de 48,653 tonneaux, pour la dernière année.

Vapeurs français et étrangers comptés ensemble, donnent encore, à la sortie, en 1891, 1,402 vapeurs et 1,511,255 tonneaux, contre 1,462 vapeurs et 1,574,770 tonneaux en 1890, d'où diminution, en 1891, de 60 vapeurs et de 63,415 tonneaux.

De même voiliers français et étrangers, pris ensemble à la sortie donnent, pour 1891, 200 navires à voiles et 58,941 tonneaux, contre 129 navires à voiles et 44,079 tonneaux en 1890, soit une augmentation de 71 navires à voiles et de 14,862 tonneaux.

Mouvement de voyageurs entre la France et l'Angleterre. — PROGRESSION DE CALAIS. — Calais-Douvres, 25,029 passagers ; augmentation de 962 sur le mois de mai 1891.

Boulogne-Folkestone, 7,752 passagers ; diminution de 795 sur le mois de mai de l'année dernière.

Dieppe-Newhaven, 7,681 passagers ; diminution de 658 sur mai 1891,

La population de la France. — Le *Journal officiel* a publié les résultats du recensement de la population de la France, qui a été effectué le 12 avril 1891.

En ce qui touche les circonscriptions territoriales, le mouvement de la population et sa distribution sur le sol de la France, le dénombrement de 1886 fixait à 362 le nombre des arrondissements ; à 2,871 le nombre des cantons et à 36,121 celui des communes. La population totale s'élevait à 38,218,903 habitants. Le nombre des arrondissements est resté le même, mais celui des cantons s'est accru de 10 unités, par suite de la création de nouvelles circonscriptions au Havre, à Lille, à Bordeaux, à Reims, à Calais et à Carmaux, et le chiffre des communes se trouve augmenté de 23. Quant au dénombrement de la population recensée en 1891, il n'accuse qu'une augmentation de 124,289 habitants sur le recensement de 1886, tandis que, pendant la période de 1881 à 1886, qui était inférieure, comme durée, de cinq mois et demi à celle de 1886 à 1891, l'accroissement avait été de 544,855 habitants. « C'est là, dit M. Constans dans le rapport qu'il adresse à ce sujet au Président de la République, une constatation dont la gravité ne saurait échapper. »

32 départements ont donné une certaine progression. Il faut citer particulièrement les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône, le Finistère, la Gironde, l'Hérault, la Savoie, Meurthe-et-Moselle, le Nord, le Pas-de-Calais, le Rhône et la Seine. Dans les autres départements, il y a décroissance, et cette décroissance est surtout sensible dans l'Aisne, l'Ariège, l'Aude, l'Aveyron, la Dordogne, le Gers, le Lot, Lot-et-Garonne, l'Orne, la Haute-Saône, le Tarn et l'Yonne. En 1886, 58 départements étaient en progression et 29 en décroissance. Le dernier recensement des villes de plus de 30,000 âmes montre que l'accroissement de leur population a été causé par un déplacement de la population rurale attirée vers les centres urbains industriels. Ainsi la population de ces villes s'est accrue de 340,396 habitants. L'augmentation au recensement de 1886 avait été de 309,126 habitants.

En ce qui concerne Paris, l'augmentation du nombre des habitants qui, en 1881, s'était élevée à 280,217 et qui, en 1886, avait été de 75,527 seulement, est remontée à 103,407 pour la dernière période quinquennale. Les 16e, 17e et 18e arrondissements figurent dans ce chiffre pour plus des deux cinquièmes, soit 42,099 habitants.

Néanmoins, la banlieue de Paris, dont la population ne cesse de s'accroître, compte, en 1891, 77,000 habitants de plus qu'en 1886. Les communes où l'augmentation est la plus sensible sont celles d'Asnières, Colombes, Nanterre, Boulogne, Clichy, Levallois-Perret, Neuilly, Pantin, Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen, Montreuil et Vincennes.

Il reste à dire un mot de la population étrangère.

Le nombre des étrangers recensés en 1886 s'élevait à 1,115,214. Le dénombrement de 1891 a fait constater la présence en France de 1,101,798 étrangers, soit une diminution de 13,416. A ce propos, le Ministre de l'Intérieur fait la remarque suivante dans son rapport :

« L'augmentation de la population totale, bien que très faible, n'a donc pas été influencée par la présence de l'élément étranger, qui a plutôt des tendances à décroître, et elle doit être portée tout entière, et même au delà, à l'actif de la population française. J'ajoute que la diminution du nombre des étrangers, constatée depuis le recensement de 1886, paraît devoir être attribuée aux effets de la loi du 16 juin 1889, qui a donné une plus grande importance au fait de la naissance sur le sol national, et a rendu plus facile l'acquisition de la nationalité française, puisque,

pour la seule année 1890, le nombre des étrangers naturalisés ou des Français réintégrés est supérieur à la diminution du nombre des étrangers relevée pendant toute la période 1886-1891. »

Enfin, en ce qui concerne l'Algérie, le chiffre de sa population, au recensement de 1891, est de 4,124,732 habitants.

Assainissement et mise en valeur de la Camargue. — La Camargue, on le sait, est la partie de la France qui s'étend entre les deux grands bras du Rhône, à l'embouchure du fleuve ou plutôt des deux fleuves dans la Méditerranée. Le Rhône, à partir d'Arles, se divise en deux grandes branches, présentant des longueurs respectives de 50 à 58 kilomètres, et débouchant à la mer à 40 kilomètres de distance l'une de l'autre ; la contrée comprise entre ces deux bras et le rivage a une étendue de 72,000 hectares.

Au commencement du siècle, la Camargue ne présentait que des marais malsains, étendant leur insalubrité au delà des limites du pays. Le terrain était absolument inculte. Il ne s'y trouvait pas d'eau potable pour la boisson des habitants.

Cependant la composition chimique du sol est, au point de vue agricole, favorable à la végétation. Ces terrains sont, en effet, des alluvions successivement déposées sur la plage de la Méditerranée par les eaux du Rhône et de ses affluents, notamment de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche, et surtout de la Durance, par suite des divagations des divers lits du fleuve qui ont graduellement formé un vaste delta. On appelle ces terrains, dans le pays, « chair de montagne ». On y trouve la silice, l'alumine, des chaux carbonatées, un peu d'oxyde de fer et de manganèse.

Mais, pour arriver à mettre le terrain en état de culture, il y avait à vaincre de nombreuses difficultés, dont voici les principales :

Malgré l'absence de marée, le niveau de la mer peut varier de $1^m,40$ à $1^m,50$, par suite du vent du large qui pousse les eaux vers la terre, ou du vent de terre qui les pousse au large.

La mer envahissait naguère les parties basses de la Camargue sur de grandes étendues lorsque soufflait le vent du sud. Une partie de la contrée est, en effet, au-dessous du niveau de la mer, et il n'existe pas ici de dunes élevées, comme sur le rivage de l'Océan, pour arrêter le flot.

En dehors de l'absence de marées, une cause en quelque sorte inverse de celle qui a formé les dunes sur la côte de Gascogne en empêche ici la formation. La mer ne s'abaisse sur la plage que quand le mistral souffle du nord suest ; le sable mis à nu est alors violemment chassé vers la mer. Lorsque le vent vient au contraire du large, la mer s'élève et l'eau couvre le sable de la plage ; il ne peut donc pas être enlevé et transporté au loin.

Par suite de l'irrégularité de la surface du sol, les eaux de la mer poussées sur la Camargue s'accumulaient dans les plis et les cavités des terrains bas, et y formaient des mares d'eau stagnante qu'il fallait faire disparaître pour l'assainissement et la culture du sol.

Contrairement au Nil, qui féconde les terrains de ses rives par ses débordements réguliers venant toujours à époques fixes, le Rhône présente des crues des plus irrégulières venant à toute époque de l'année et détruisant parfois les récoltes de l'été. Il y avait donc, avant tout, un premier travail spécial à faire, pour protéger la contrée contre l'envahissement irrégulier des eaux. Il fallait ensuite en assurer le dessèchement, en faisant disparaître, par un écoulement régulier, les eaux stagnantes qui ne disparaissaient l'été que par évaporation.

Puis il fallait irriguer le terrain, car, sous ce ciel brûlant, on ne peut guère opérer

de culture fructueuse sans arrosage. En revanche, cet arrosage, combiné avec le soleil de Provence, donne au sol une admirable fertilité.

Une autre cause rendait cette irrigation plus nécessaire ici que partout ailleurs : les terrains du delta, souvent envahis par la mer, contiennent une quantité de sel dont il fallait les débarrasser pour les rendre propres à la culture et pour donner des eaux potables.

Enfin, il fallait ouvrir des voies de communication, première condition de toute amélioration agricole quelconque.

Ces diverses opérations ont été successivement entreprises dans la seconde moitié du siècle.

Il a d'abord été établi sur la rive droite du grand Rhône et sur la rive gauche du petit Rhône, puis sur la plage de la mer, qui sert de base au triangle, des digues insubmersibles et continues qui ont mis entièrement à l'abri des eaux toute la partie du terrain comprise entre leurs talus intérieurs.

Le travail d'endiguement n'a pas été très difficile pour les deux rives du grand et du petit Rhône. Ces deux rives étaient déjà élevées de près d'un mètre au-dessus de l'intérieur des terres, par suite de l'exhaussement que les crues y produisaient graduellement en déposant immédiatement sur les bords la plus grande partie des limons dont les eaux de crue sont chargées en sortant du fleuve.

Le travail a été plus long et plus coûteux pour la digue contre la mer. Il a fallu étudier avec soin la direction à donner à la digue pour l'établir dans les conditions les plus avantageuses de solidité et d'économie à la fois.

Sa construction a rencontré d'assez vives oppositions de la part des propriétaires de salines, et il a fallu ménager dans les digues de nombreuses ouvertures pour donner satisfaction à plusieurs de ces propriétaires. On a dû aussi établir de nombreux pertuis pour écouler les eaux intérieures, pour se défendre contre les eaux de la mer quand elles s'slèvent sous l'effort du vent.

L'endiguement est entièrement terminé aujourd'hui tout autour de la Camargue. La longueur de la digue opposée à la mer est de 45 kilomètres. Il n'y a maintenant qu'à entretenir ces travaux. Cet entretien, confié à un syndicat de propriétaires, est une œuvre de tous les jours qu'on ne saurait trop recommander à leur sollicitude.

Le travail de dessèchement du sol a été entrepris en 1886, aussitôt après l'endiguement, au moyen de trois grands canaux destinés à recueillir les eaux des parties basses du pays. Le creusement des canaux n'offrait pas de difficultés par lui-même, mais quant aux terres au niveau ou au dessous de la mer, où faire aboutir leurs eaux ? Pour les jeter à la mer, il aurait fallu des machines élévatoires. On a pu jusqu'ici les envoyer dans le vaste étang de Valcarès, qui subsiste encore dans l'intérieur des digues.

Le Valcarès a été séparé de la Méditerranée par la digue de défense. Une écluse permet à ses eaux de s'écouler à la mer quand elles lui sont supérieures, mais empêche la mer de rentrer dans l'intérieur quand elle s'élève à son tour.

En été, le Valcarès subit une évaporation qui fait baisser ses eaux de 50 centimètres et même plus au-dessous de la mer. C'est alors qu'il peut recevoir une grande partie des eaux de la Camargue.

Ce travail accompli, il fallait absolument introduire l'eau aussi abondamment que possible, dans les terrains endigués et desséchés.

Grâce aux deux bras du Rhône, cette irrigation n'était pas très difficile. Par une circonstance heureuse pour le pays, c'est le plus souvent en été, au moment où les irrigations sont le plus nécessaires, que les crues des deux bras du Rhône élèvent le niveau de ses eaux au-dessus des terrains de la Camargue.

On a donc ouvert, à travers les digues de submersion, de larges canaux portant au

milieu de la Camargue l'eau nécessaire à l'irrigation des terres et à l'alimentation des habitants. L'eau du Rhône, surtout dans cette partie où le fleuve reçoit par seconde 300 mètres cubes d'eau venant directement des Alpes, est bien autrement pure que celle de la Seine à Paris.

Ces canaux, appelés *roubines* dans le pays, ont permis, non seulement d'arroser les prairies qui se créaient progressivement, mais aussi et surtout de dessaler les terres. Toutefois, ce dessalement, qui nécessitait une quantité d'eau beaucoup plus considérable que celle donnée à l'irrigation, aurait marché assez lentement, sans une circonstance inattendue, l'invasion du phylloxera.

On sait que le remède le plus efficace fut la submersion des vignobles attaqués. Une faible partie du terrain atteint par le fléau pouvait être submergée, tandis que la Camargue, longée par les deux bras du Rhône, pouvait recevoir facilement toute l'eau qu'on voudrait y jeter ; il fallait l'élever, il est vrai, dans certains moments au-dessus du fleuve ; mais cette dépense pouvait être couverte par les résultats rémunérateurs de la vigne. De grands projets, fort chers d'ailleurs, avaient été présentés pour l'élévation des eaux. Nous y avons fait substituer des prises partielles, exploitées par les propriétaires eux-mêmes et qui ont donné les résultats les plus avantageux.

Il y a aujourd'hui 6.000 hectares de vignes plantés dans la Camargue, donnant de 100 hectolitres à 150 hectolitres de vin à l'hectare, ce qui peut faire espérer pour une époque prochaine plus d'un million d'hectolitres par an, sur 10,000 hectares de plantations probables.

La plus avantageuse des cultures après celle de la vigne sera celle des prairies artificielles et des prairies naturelles ; avec la quantité d'eau qui peut y être aujourd'hui introduite, les terrains peuvent être transformés en luzernières et en riches prairies, auxquelles ne manqueront jamais l'eau et la chaleur. La création de ces prairies nécessitera encore des frais de mise en culture assez forts et ne peut se produire que graduellement. En attendant, les vastes pâturages de la Camargue, qui nourrissent environ 200,000 moutons, obligés d'aller dans la montagne de mai à novembre, sont en voie d'amélioration.

Un de nos éminents botanistes, M. Prillieux, a récemment introduit dans la Camargue une plante nouvelle venant d'Australie, qui peut être appelée à rendre de grands services aux pâturages existant dans les prairies les plus salées. Cette plante, le *Salt-bush,* couvre de vastes plaines de l'Australie méridionale, où existent des terrains salés. Elle pousse en petits buissons chargés de feuilles qui servent de pâture aux moutons et leur fournissent une très bonne nourriture, quand la sécheresse a détruit tout autre végétation.

Nous avons également signalé, comme devant être des plus utiles à la prospérité future de la région, des plantations d'eucalyptus, qui donnent par leur bois un des produits les plus indispensables au bien-être des populations.

Il faut avoir parcouru, comme nous l'avons fait, les pays pauvres et dénudés où le bois manque, pour se faire une idée des privations qui en résultent pour l'habitant, et pour apprécier au contraire les avantages de toutes sortes que l'abondance des bois donne à la population qui peut en disposer facilement. C'est là une des causes qui ont le plus contribué et contribuent le plus à la prospérité des paysans des Landes de Gascogne. Le foyer de l'homme des champs, toujours alimenté d'un bon feu, préserve sa demeure de l'humidité, la rend aussi saine que confortable, lui permet de réchauffer ses membres fatigués au retour du travail, de sécher ses vêtements, d'assurer la bonne et saine cuison de ses aliments, et enfin, au point de vue moral, de retenir le soir sa famille unie et heureuse autour d'un feu qui l'égaie et la repose.

Après avoir ouvert les grands canaux de dessèchement et au moment où l'on travaillait aux canaux d'irrigation, il fallait s'occuper des routes qui devaient permettre l'exploitation agricole de la contrée.

Comme nous l'avons déjà dit, les chemins sont le premier auxiliaire de tout travail d'amélioration agricole.

Un vieil agriculteur de la Campine belge, auquel on demandait quelles étaient les principales mesures à prendre pour la culture d'une contrée, répondait toujours : « Des routes, des routes. — Mais après les routes ? lui disait-on. — Après les routes, répondait-il, il n'y a qu'à laisser faire : tout vient naturellement. »

Sans admettre absolument l'avis du vieil agriculteur de la Campine, il faut reconnaître que, si les routes ne sont pas la seule chose à faire pour la mise en culture d'une contrée, elles sont cependant un des moyens les plus nécessaires pour obtenir un résultat agricole complet.

La construction des routes s'imposait d'autant plus dans la Camargue comme travail de première nécessité après le dessèchement, que toute circulation sur le terrain ordinaire y était à peu près impossible par suite de la nature et des inégalités du sol ; d'un autre côté, il était d'autant plus difficile d'y ouvrir des voies carrossables, que le pays est absolument dépourvu de pierre ou de gravier, matériaux nécessaires pour l'empierrement des chemins. C'est du reste la situation dans laquelle se trouvaient les Landes de Gascogne au moment de leur assainissement et de leur mise en valeur.

En présence du développement agricole du pays, le département des Bouches-du-Rhône n'a pas hésité à donner son large concours pour la construction des routes empierrées.

Ce concours n'a malheureusement pu produire de grands résultats en présence du prix élevé du travail.

Nous avons donc dû faire ici ce que nous avions fait dans les Landes en 1872 : proposer la construction de deux chemins de fer destinés à la fois à l'exploitation des produits créés et au transport des matériaux nécessaires à l'empierrement des routes ainsi que ceux destinés aux constructions rurales, et en même temps au développement de plus en plus grand des cultures du pays.

Le premier de ces chemins de fer va d'Arles aux Saintes-Maries, le second d'Arles à Faraman.

C'est eux aussi qui devront appeler dans le pays le mouvement de population et le développement intellectuel et rural qu'il faut toujours rechercher parallèlement avec les améliorations agricoles.

A ce sujet, qu'on nous permette de ne pas prononcer le nom de ce village appelé les Saintes-Marie de la Mer, et où doit aboutir notre chemin de fer sans dire un mot de la légende qui attire un pèlerinage annuel, légende qui joue un rôle si touchant dans l'admirable poème de *Mireille*, et au récit de laquelle l'émotion nous a gagné nous-même la première fois que nous avons abordé sur la plage de la Camargue.

Au milieu de ce hameau si désert, si abandonné, s'élève un édifice religieux qui contraste avec les chétives maisons groupées autour de lui.

Nous cédons ici la parole à l'historien de ces contrées, M. Lenthéric :

« Il s'est passé sur cette grève abandonnée, écrit-il, un événement qui, pour la Gaule et une grande partie de l'Europe occidentale, a marqué la limite de l'ancien monde et du nouveau. C'est là que, quelques années après le supplice de Jésus-Christ, ont abordé les principaux membres de cette famille de Béthanie qui avait eu le fils de Dieu pour hôte et qui l'avait accompagné jusqu'au lieu de son supplice et de son tombeau. Chassés de la Judée, ils se confièrent à la mer et vinrent se réfugier sur la terre de Provence. Les trois saintes du nom de Marie qui ont débarqué sur

cette plage et y ont laissé cette légende étaient : Marie, mère du Christ ; Marie Jacobé, mère des apôtres Jean et Jacques, et cette troisième Marie dont le nom réveille les souvenirs les plus tendres et les plus touchants de l'origine du christianisme, Marie de Magdala, Marie-Madeleine. »

On peut contester l'authenticité de la légende ; mais ne peut-on pas aussi en goûter le charme naïf et comprendre le sentiment de ceux qui l'invoquent et y trouvent le culte du passé ? Lorsque le chemin de fer d'Arles à la mer sera ouvert, bien des pèlerins viendront certainement visiter les Saintes-Marie au nom des souvenirs qui s'y sont conservés.

Revenant aux chemins de fer eux-mêmes, nous avons à faire, au sujet de l'exécution de leurs terrassements, une remarque importante.

Dans les pays plats et humides comme ceux de la Camargue. ce n'est pas seulement comme voies de transport que ces chemins doivent être utiles à la contrée traversée. Les fossés qui les longent et dont les terres qu'on y prend servent aux remblais de la voie doivent être creusés de manière à servir de voies efficaces d'écoulement des eaux des terrains voisins.

Dans l'exécution d'un grand nombre de chemins de fer en France, loin de creuser les déblais le long de la voie de manière à en faire des fossés réguliers servant à favoriser l'écoulement des eaux, on n'a pas craint de faire dans le sol, sans soin, sans études préalables, des creusements irréguliers, de grandes cavités appelées chambres d'emprunt, sans ménager aucune issue possible aux eaux qui s'y accumulent.

Comme les remblais pour lesquels on fait ces creusements du sol sont surtout nécessaires dans les parties basses du terrain traversé, c'est sur ces points bas que l'on fait les trous les plus étendus et les plus profonds ; et, comme on les fait au-dessous du niveau de ces terrains les plus bas, ces cavités gardent les eaux qui s'y rendent, et deviennent de véritables mares d'eau stagnante ; on crée ainsi de nouveaux marais insalubres à côté des marais naturels dont la loi prescrit l'assainissement et que l'État fait lui-même assainir à grands frais.

Ce sont là des actes que j'oserais dire sauvages : d'autant plus impardonnables que sans augmentation de dépenses, en diminuant même souvent ces dépenses, on pouvait faire aussi bien qu'on a fait mal, et porter la santé et la fertilité là où on a porté la fièvre et la stérilité. Que l'on examine à cet égard par exemple la majeure partie de la voie ferrée qui va de Lyon à Marseille.

Nous avons signalé le mal dans plusieurs rapports aux Ministres des Travaux publics et de l'Agriculture.

Dans un mémoire de 1886 nous avions fait remarquer l'importance qu'il y avait à faire les déblais de manière à créer des fossés réguliers et efficaces, au lieu de créer des mares d'eau stagnante. Les ingénieurs chargés du contrôle des deux chemins de fer de la Camargue ont compris l'importance de ces fossés d'écoulement réguliers et ont veillé à ce qu'ils fussent bien établis le long de la voie ferrée. Ce seront deux grandes voies d'évacuation de plus, dans un terrain où il est si utile de se débarrasser des eaux.

Enfin, outre les avantages considérables que les deux chemins de fer doivent donner pour le transport des matériaux des routes, des constructions rurales, pour celui des produits récoltés, nous devons en signaler un autre tout spécial, dont la culture du sol ne saurait trop profiter.

La ville de Marseille a passé avec la Compagnie des chemins de fer de la Méditerranée (P.-L.-M.) un traité pour le transport des vidanges et boues de la ville, moyennant lequel on porte ces puissants engrais à la gare d'Arles au prix de 2 fr. 15 au maximum par tonne. C'est là un prix très réduit, qui permettra, avec l'aide des chemins de fer nouveaux, de répandre dans tout le delta du Rhône les engrais qui

peuvent le mieux fertiliser ses terrres et donner à ses cultures leur développement maximum.

Tel est l'ensemble des travaux faits, des résultats déjà obtenus et de ceux plus grands encore à obtenir dans cette terre si fertile et si délaissée. Ils donnent à la France une partie de cette augmentation de plusieurs milliards de produits agricoles que j'ai affirmé pouvoir être obtenus par la culture rationnelle du sol français.

Ces avantages sont dus à l'union de deux sciences, la science de l'ingénieur, et celle de l'agriculteur. Cette dernière est peut-être plus difficile, car elle offre bien plus d'imprévu, bien plus d'*alea*, bien plus d'incertitude, et elle exige des études plus continuelles.

C'est une raison de plus pour que l'ingénieur travaille de tous ses efforts à préparer à l'agriculture des terrains bien aménagés.

De grandes richesses agricoles ont pu être créées par les agriculteurs, grâce aux canaux d'irrigation ouverts par les ingénieurs et les travaux exécutés par eux. Les landes de Gascogne, par exemple, aujourd'hui couvertes de forêts à la suite de leur assainissement, envoient leurs produits dans toutes les parties du monde.

Ces conquêtes de l'agriculture sur des terrains incultes et marécageux sont des conquêtes pacifiques qui unissent les nations au lieu de les diviser. Aucun but ne nous paraît plus digne de l'ambition de l'homme.

EUROPE.

Le commerce d'exportation de Berlin avec l'Amérique du Nord. — Les chiffres des exportations de l'Allemagne du Nord aux États Unis pendant les trois premiers mois de cette année, lisons-nous dans le *National Zeitung*, accusent une diminution persistante et importante ; pour le district consulaire de Berlin, cette diminution peut être évaluée à 8 millions de marks. La moins-value, par Hambourg, dépasse 5 millions de marks; il n'a pas été exporté une livre de sucre par ce port.

La ville de Berlin elle-même a perdu un million de marks ; sur cette somme, 200,000 marks s'appliquent à la ganterie, un pareil chiffre aux étoffes pour vêtements, et le reste à des articles de mercerie, passementerie et lingerie, destinés aux États-Unis du Sud de l'Union et qui trouvaient un débouché dans la population nègre. On ne connaît pas encore les chiffres se rapportant à Chemnitz, mais on sait qu'ils sont inférieurs à ceux des années précédentes, les quantités exportées n'ont pas été moindres, mais les prix ont été moins élevés. La situation du Crefeld ne s'annonce pas comme plus favorable.

Les rapports commerciaux de la Roumanie avec la France. — Le correspondant de la Chambre de commerce française de Constantinople écrit de Kustendgé une très intéressante lettre sur les relations commerciales à établir entre la Roumanie et la France.

Un sujet d'étonnement pour le Français résidant en Roumanie, dit-il, est le peu de développement de nos affaires commerciales avec un peuple où nous rencontrons tant de sympathie et qui parle notre langue aussi couramment. Cet étonnement s'augmente encore lorsque l'on voit la place, que nous devions occuper, prise par l'Allemagne qui, en 1885, n'importait en Roumanie — d'après la statistique roumaine — que pour 42 millions de francs et qui — toujours d'après la statistique roumaine a vu son chiffre d'exportation avec ce pays s'élever à 130 millions.

Depuis 1885, nos importations se sont également accrues, mais dans une proportion bien moindre. Il faut, en outre, tenir compte de ce fait que, depuis 1886, la Roumanie était en guerre de tarifs avec l'Autriche-Hongrie et que nous aurions dû profiter plus largement d'une situation qui fermait le marché roumain à son plus important fournisseur. Cette situation a pris fin depuis le mois de juin 1891, époque à laquelle la Roumanie a appliqué un tarif uniforme à toutes les provenances.

Partout ici on ne rencontre que marchandises allemandes : tissus de toutes sortes, mercerie, papiers, quincaillerie, etc., etc., tout vient d'Allemagne. Les qualités sont inférieures et les détaillants, pour les vendre, jurent que ce sont des marchandises françaises, car l'aveu de la provenance jetterait une réelle défaveur sur les objets mis en vente.

Quelles sont les raisons qui, depuis déjà longtemps, ont fait négliger le marché roumain par notre commerce. D'abord la concurrence rendue facile par les prix exagérés que certains commissionnaires faisaient payer à leurs amis, abusant étrangement de la confiance qu'inspirait le seul fait de leur résidence en France.

Je n'en veux donner qu'un exemple. Un de mes amis eut besoin, il y a quelques années, de faire venir de France un objet spécial dont le nom et l'adresse lui étaient inconnus. L'objet lui fut envoyé par un commissionnaire et lui fut facturé 900 francs, plus, bien entendu, la commission et les frais. A quelque temps de là le prospectus du fabricant lui tomba accidentellement sous les yeux. — Le même objet portant le même numéro d'ordre et de la même grandeur était coté 500 francs. — Toutefois, je dois dire que c'était encore le beau temps des commissionnaires étrangers établis en France pour l'exploitation de leurs amis demeurés au pays d'origine.

Mais des faits de cette nature n'expliquent pas suffisamment l'abstention de plus en plus prononcée de notre commerce. Il faut donc chercher d'autres causes. On peut assurer qu'une des premières, si ce n'est l'unique, est le mauvais choix qu'ont fait et que font même encore nos maisons françaises lorsqu'elles prennent des agents pour placer leurs produits.

La Roumanie est plutôt victime que responsable de cet état de choses.

Le Roumain, en effet, ne s'occupe pas de son commerce ; il est officier, avocat, ingénieur, employé du gouvernement à un titre quelconque, quelquefois par suite du retrait de son emploi, il s'occupe d'agriculture, mais jamais de commerce ou d'industrie.

Le commerce est fait par des Arméniens, des Bulgares, des Grecs et des Israélites.

Je dirai aux maisons françaises : Ne vous détournez pa de la Roumanie ; vous y avez de grandes sympathies, vos articles y sont estimés et désirés à cause de leur qualité et de leur bon goût, il y a des placements sûrs à y faire et beaucoup de commerçants méritent le crédit que vous leur refusez, — mais faites vos affaires vous-mêmes. Si le chiffre d'affaires que vous pouvez y espérer ne répond pas aux frais qu'entraînerait le maintien d'un représentant spécial, réunissez-vous pour limiter ces frais : trouvez un Français actif, — il doit en exister — ayez la constance de le soutenir pendant quelque temps, pour qu'il acquière l'expérience indispensable dans tout pays étranger — et vous verrez vos sacrifices largement récompensés.

Chacun a pu lire dans un précédent *Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople* les heureux résultats obtenus par des maisons françaises à Larnaca (Chypre) — une possession anglaise — résultats dus en grande partie à l'influence et au zèle de M. Célestin Béraud. Jugez par là des avantages que vous retireriez à être représenté par des Français, par des hommes à vous.

Dans une précédente correspondance, je faisais appel aux syndicats qui se multiplient en France, je crois qu'ils peuvent beaucoup, s'ils le veulent, pour le développement extérieur de nos affaires, et que leur activité, en se dirigeant dans ce sens,

trouvera son succès profitable à tous leurs associés. Mais rien n'empêche les fabricants d'articles même tout à fait étrangers les uns aux autres de se réunir pour tenter en commun une expérience en somme peu coûteuse à chacun d'eux.

J'ai dit « Fabricant » et je m'expliquerai une autre fois sur ce mot que je n'ai pas employé par hasard. J'ai voulu aujourd'hui insister seulement sur ce fait que nous avions eu tort de confier nos affaires à des étrangers et que nous aurions encore plus grand tort de ne pas à l'avenir les faire nous-mêmes.

ASIE

Des débouchés à ouvrir en Asie Mineure. — Nous trouvons assez fréquemment dans les rapports de nos chargés de missions commerciales à l'étranger des renseignements précieux au point de vue de l'extension de nos exportations par l'ouverture de nouveaux débouchés, c'est à ce titre que nous reproduisons aujourd'hui quelques extraits d'une étude sur l'Asie Mineure, de M. Jules Adouc, titulaire d'une bourse à l'étranger.

L'article français, en raison même de son prix plus élevé, et quoique étant de meilleure apparence, quoique de qualité reconnue de tous bien supérieure à celle des produits similaires étrangers — l'article français est repoussé, sauf pour le commerce très restreint, — d'articles de luxe, où, là, il triomphe de toutes les autres productions.

Meilleur marché, notre article serait immédiatement adopté. Et ce qui le prouve, c'est l'empressement avec lequel on prend ceux de nos produits qui peuvent supporter la concurrence du prix.

Ainsi, la France a une supériorité manifeste et tient le premier rang pour ses tissus, ses mérinos, ses soieries, ses articles de parfumerie, etc., etc.

La fabrication française est très estimée et les Autrichiens, les Allemands, le savent bien, ils le savent si bien qu'ils imitent nos produits sur une vaste échelle: ils les imitent en apparence, en forme, mais non en qualité : c'est ce qui fait qu'ils peuvent les donner à meilleur compte et supplanter ainsi les nôtres.

Cela se produit pour les tissus, draps, soieries, nouveautés, etc.

Ces imitations très bien faites se vendent beaucoup, leur bonne apparence et leur bas prix les font se répandre énormément.

Et, à ce propos, je signale qu'un commerçant français de Smyrne, s'occupant spécialement de tissus, et bien au courant des progrès de cette concurrence allemande et autrichienne, a fait une tentative qui a parfaitement réussi.

Il a pris l'article allemand, des rubans imitant nos rubans de Saint-Étienne, il a envoyé ces rubans à une fabrique de Saint-Étienne. Celle-ci n'a eu aucune difficulté à produire cet article inférieur, elle l'a produit meilleur marché encore et de meilleure qualité que le produit allemand et cet article s'est parfaitement bien vendu à Smyrne, il a été préféré aux articles semblables allemands.

Qu'il s'agisse de tissus, d'objets manufacturés, produits manufacturés, objets d'orfèvrerie, de bijouterie, c'est toujours l'article médiocre, mais peu cher, qui l'emportera, pourvu qu'il ait bonne apparence.

D'ailleurs, les Allemands et les Autrichiens montrent beaucoup plus d'activité que nous dans le placement de leurs produits. Leurs nombreux commis-voyageurs de passage à Smyrne ne se contentent pas de visiter les anciens clients ; ils tâchent d'obtenir de nouvelles commandes ; souvent ils y réussissent. Nos commis-voyageurs

visitent les trois ou quatre maisons avec lesquelles ils ont coutume de faire des affaires, et, se gardant bien d'offrir leur marchandise à de nouvelles maisons, ils partent au plus vite de Smyrne.

Et puis, pourquoi ne pas tenter l'introduction de beaucoup de produits pour lesquels nous avons la supériorité ; que nous pourrions facilement écouler, et pour lesquels nous laissons le champ libre aux Allemands et aux Autrichiens ?

Pourquoi nos verreries, nos faïences, nos porcelaines ne viennent-elles pas à Smyrne ?

La façon dont nos maisons de France traitent les affaires avec les maisons de Smyrne est, aussi, peu faite pour leur attirer de nouveaux clients : nos commerçants n'expédient la marchandise que contre remboursement, et pour les affaires où ils font du crédit, c'est un, deux, trois mois au plus qu'ils donnent.

Les Allemands et les Autrichiens connaissent la façon d'opérer des commerçants de Smyrne, sachant que ces commerçants ne pourront probablement payer qu'après l'écoulement de tout ou partie de la marchandise, n'hésitent pas à vendre avec un crédit de trois, six et même neuf mois.

C'est cette facilité de paiement qui leur attire aussi un très grand nombre de clients.

Quant aux commerçants allemands et autrichiens établis à Smyrne, ils ont cette supériorité sur les nôtres : c'est qu'ils font des efforts inouïs pour placer leurs produits ; ils ne craignent pas d'aller jusque chez les plus petits détaillants pour avoir des commandes.

La manière d'agir des commerçants de ces deux nations diffère encore de la nôtre en ce qu'elle supprime l'intermédiaire du commissionnaire ; et soit, pour l'exportation, soit pour l'importation, les relations qu'ils etablissent sont directes.

Il est un fait à signaler pour ce qui concerne certains produits d'importation vendus ici : c'est la contrefaçon. — On vend sur la place un certain nombre d'articles portant la marque française ; on les vend évidemment comme produits français — et on les fait payer comme tels — et ce sont tout simplement des produits d'autre provenance. C'est ce qui a lieu pour des liqueurs en particulier ; les articles dits de Paris, etc.

C'est une fraude que l'absence d'une législation spéciale ne permet malheureusement pas de réprimer.

Un autre fait particulièrement regrettable et qui fait de trop nombreuses victimes : c'est l'établissement à Smyrne de commerçants sans capitaux et sans références. Ils parviennent à trouver des affaires, reçoivent des ordres, mais souvent ne tardent pas à faire faillite et entraînent après eux de trop confiants commerçants.

Le Transsibérien. — Le tracé du chemin de fer transsibérien de l'Ouest et du Centre est définitivement arrêté. Le point de départ de ce chemin de fer sera la station de Tcheliab, et non Tilmen, comme on l'avait décidé d'abord. Le transsibérien Ouest ira de Tcheliabinsk à Potchitan, par Kourgan, Petropavlosk, Omsk, Kainsk, Kolyvan (1620 verstes) ; le transsibérien central comprendra les stations de Mariynsk, Atchinsk, Krasnoiarsk, Kansk, Nijni-Oudinsk.

Les lignes d'Atchinsk à Nijni-Oudinsk (705 verstes), et de Nijni-Oudinsk à Irkoutsk présenteront quelques difficultés de construction et nécessiteront des travaux d'art, un viaduc de 115 sagènes et plusieurs ponts de 100 à 150 sagènes. La ligne la moins favorisée au point de vue des matériaux de construction est celle de Tcheliabinsk à l'Obi (1325 verstes) ; les bois se trouvent à 40 et 150 verstes de la ligne et les carrières à 130 et 600 verstes.

On espère pouvoir terminer les travaux de construction des chemins de fer de l'Ouest et du Centre dans le courant de 1898.

AFRIQUE.

L'Italie et la France devant le commerce de la Tunisie. — L'*Export*, de Berlin, a publié depuis le commencement de cette année, sous le titre : « Quels intérêts avons-nous en Tunisie », une série de lettres de Tunis auxquelles nous empruntons les extraits suivants relatifs au commerce, à l'élevage, à la viticulture et à l'industrie de la Régence.

Commerce. — J'ai parcouru depuis quatre ans la Tunisie du nord au sud, j'ai fait des expériences et recueilli des renseignements, et j'ai acquis la conviction que chacune des quatre grandes sources de richesse d'un pays, c'est-à-dire le commerce, l'industrie, l'agriculture et l'élevage, sont susceptibles d'obtenir ici un développement extraordinaire et y offrent des bénéfices importants et assurés.

Il est également certain que deux puissants moyens d'action font défaut à ce pays : les capitaux et les relations avec le dehors.

... La première source de richesse de la Tunisie, c'est-à dire son commerce, a pris un essor surprenant depuis 1881, l'année de l'occupation ; ainsi que l'établit le tableau suivant :

	Importations. — francs.	Exportations — francs.
1880	21.165.000	19.680.000
1885	28.200.000	23.150.000
1890	33.675.000	40.345.000

Ces chiffres témoignent du puissant accroissement de l'exportation ; alors que l'importation dépassait l'exportation de quelques millions, en 1880 et même en 1885, la situation s'est subitement modifiée. On est en droit d'affirmer que tandis que les besoins de la Régence, eu égard à sa population actuelle — un peu plus d'un million et demi d'habitants — peuvent être couverts par une importation annuelle de 30 à 35 millions de francs, jusqu'à nouvel ordre, les ressources naturelles du pays permettent encore un développement infini de l'exportation.

L'Italie tenait, il y a quelques années, la première place dans le commerce tunisien, ce qui s'explique aisément par ce fait qu'elle est plus rapprochée de la Régence et que 10,000 sujets au moins du roi Humbert vivent ici, parmi 3.000 Français environ et 9,800 autres Européens, sur lesquels on compte 9.000 Maltais. Depuis l'occupation, par suite de la lente, mais continuelle immigration de France, et de l'influence naturelle exercée par le pays protecteur, par suite surtout de la récente convention commerciale conclue entre la Tunisie et la France, qui favorise extrêmement les exportateurs tunisiens, le changement est considérable.

Voici la valeur des importations :

	de France. — francs.	d'Italie. — francs.
1er semestre 1885	7.765.000	2.050.000
— 1891	10.217.000	1.800.000

Quant aux chiffres de l'exportation, ils sont encore plus favorables à la France.

	En France.	En Italie.
	—	—
	francs.	francs.
1er semestre 1885	2.960.000	4.460.000
— 1891	15.330.000	582.000

AMÉRIQUE.

Une conséquence possible du bill Mac-Kinley. — M. Segrave, consul de la Grande-Bretagne à Baltimore, dit dans son dernier rapport que l'influence que le bill Mac-Kinley menace d'avoir sur le taux des frets mérite la sérieuse attention des intéressés. Mois par mois la proportion des navires arrivant sur lest augmente et il est tout à fait dans le domaine des choses possibles, qu'un temps viendra où les armateurs britanniques, influencés par un emploi plus rémunérateur de leurs navires sur d'autres points du globe, ou pour tout autre motif, ne voudront plus courir les risques et supporter la dépense d'une traversée de l'Atlantique pour un seul fret.

Si le hasard voulait que semblable éventualité coïncidât avec une récolte surabondante aux États-Unis, comme celle de cette année, la situation des fermiers de l'Ouest serait pénible au plus haut degré. Surchargés d'une récolte non rémunératrice, ils n'auraient d'autre alternative que d'enterrer et de brûler leur grain ou de consentir à payer double fret pour le transport au-delà de l'Océan. Il est à peine nécessaire de dire que, dans ce dernier cas, la réalisation en serait rendue d'autant plus laborieuse, sauf en cas de pénurie sur les marchés.

III. — Généralités.

Le banquet en l'honneur de M. Nebout. — Le lundi 23 mai, a eu lieu, dans les salons du Grand-Véfour, le banquet offert à M. Nebout, dernier survivant de la mission Crampel, par le Comité de l'Afrique française. Cette fête a pris les proportions d'une véritable manifestation en faveur de la politique d'expansion africaine, en raison du nombre de personnes qui ont tenu à répondre à l'appel du Comité.

Parmi les convives, se trouvait notre cher Président, M. Paul Crepy.

On nous saura gré de reproduire ici le toast qu'il a porté en cette circonstance et que nous trouvons dans le Bulletin du Comité de l'Afrique française :

« Monsieur le Président, Messieurs,

» J'étais venu ici pour saluer M. Nebout, pour écouter les choses agréables qui devaient lui être dites, et aussi pour me trouver, pendant quelques instants, au milieu des hommes intelligents et dévoués qui, dans un but patriotique, travaillent avec une noble ardeur à l'expansion de la colonisation française.

» Je me considérais donc tout simplement comme un modeste auditeur et surtout comme un sincère admirateur.

» Mais la place trop honorable pour moi que votre Comité a bien voulu m'assigner à cette table, et surtout la demande que vient de me faire à l'instant même, un de

nos amis les plus dévoués, M. Gauthiot, qui ne m'a jamais rien refusé, m'obligent à changer de rôle, car M. Gauthiot m'affirme qu'un toast porté par la province serait favorablement accueilli.

» Le Provincial s'exécute donc timidement, mais avec ce vif sentiment de plaisir qu'on éprouve lorsqu'on acquitte une dette de reconnaissance.

» En décembre dernier, M. Harry Alis vint à Lille, faire une conférence devant la Société de Géographie.

» Depuis plus de douze ans que je préside cette Société, jamais je n'avais remarqué, parmi l'auditoire, une émotion aussi vive ; quand M. Harry Alis eut retracé la vie de Crampel — de son ami intime Crampel — son dévouement chevaleresque à la cause africaine, sa fin si tragique, tous les cœurs battaient, toutes les paupières étaient mouillées !

» Puis, lorsque, dans un remarquable exposé, il eut indiqué le but du : « Comité de l'Afrique française » : *Développer l'influence et le commerce français*, lorsqu'il eut ajouté qu'à Lille, plus que partout ailleurs peut-être, qu'à Lille, grand centre de commerce et d'industrie, chacun devait s'intéresser aux sacrifices que s'impose le Comité, sacrifices qui, un jour ou l'autre, profiteront sans doute aux intérêts du Nord, en y important de nouveaux produits à transformer, et en supprimant par l'exportation cette pléthore générale qui, en ce moment, entrave le commerce, de chaleureux applaudissements saluèrent l'orateur.

» C'est donc avec bonheur et conviction, qu'au nom de la Société de Géographie de Lille, je vide mon verre à la santé de M. Harry Alis ».

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

PLAN DE LA VILLE DE LILLE

Le plan de la ville de Lille est à l'échelle du 12e millième et demi (12,500).

Il est la réduction photographique d'un plan à l'échelle du 4 millième (3,125 plus grand) dessiné spécialement pour le présent travail.

Comme cadre, il mesure 0,530 sur 0,385.

Il est tiré en trois couleurs qui sont affectées :

Le Noir, aux écritures. Voies de communication de fer et de terre, limites territoriales et autres.

Le Bleu, aux rivières, canaux et cours d'eau, ainsi qu'aux numéros du quadrillage.

Le Bistre (hachures), aux îlots de maisons, et *le Bistre* (plein), aux édifices et établissements indiqués dans la légende.

Les méridiens et les parallèles sont tracés de minute en minute centésimale. Les divisions ainsi formées ont été utilisées : un certain nombre de rectangles portent des numéros facilitant la recherche des indications données par la légende.

L'orientation est normale : Le Nord, en haut ; le Sud, en bas ; l'Est, à droite et l'Ouest, à gauche.


GRAPHIE


PLAN
de la
VILLE de LILLE
par V. PIGACHE
LÉGENDE
EDIFICES CIVILS
EDIFICES MILITAIRES (SUITE)
ETABLISSEMENTS D'INSTRUCTION PUBLIQUE
EDIFICES RELIGIEUX
EDIFICES MILITAIRES
ETABLISSEMENTS DE BIENFAISANCE
GUIDE DE LA VILLE DE LILLE : UN FRANC
PROPRIÉTÉ
de L. QUARRÉ
Libraire-Editeur
Grande-Place, 64, à LILLE
Cne DE St ANDRÉ
Cne DE LAMBERSART
Cne DE LA MADELEINE
St MAURICE (BANLIEUE)
FIVES (BANLIEUE)
Cne DE LOOS
Cne DE RONCHIN
le Canon d'Or
Citadelle
Cimetière de l'Est
Gare
la Solitude
Champ de Manœuvres
FORTIFICATIONS
BOULEVARD
Chemin de fer de Béthune
Lille, Imp. Lefebvre-Ducrocq

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER SEMESTRE DE 1892.

Cours et Grandes Conférences.

Communications aux Assemblées générales.

Procès-verbaux des Assemblées générales.

Comptes rendus d'Excursions.

Travaux de la Société.

Ephémérides étrangères et coloniales de l'année 1891.

Faits et Nouvelles géographiques.

GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE. — EXPLORATIONS ET DÉCOUVERTES.

France.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

Océanie.

Régions polaires.

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE. — FAITS ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES.

France.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

Océanie.

GÉNÉRALITÉS.



Lille Imp. L. Danel.

